Libretto di uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs-und Instandhaltungsheft

STREETFIGHTER

STREETFIGHTER 848

DUCATI

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

STREETFIGHTER

STREETFIGHTER 848

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Freude und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle „Ducatisti" und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Hinweis

Die Anrufe sind sowohl aus dem Festnetz, als auch aus dem Mobilfunknetz für Sie kostenfrei.

DUCATI-DIREKTLINIE

Viel Vergnügen!

Hinweis

Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können. Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

Inhalt

Allgemeine Hinweise 7
Garantie 7
Symbole 8
Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt 8
Fahrten mit voller Beladung 9
Identifizierungsdaten 10

Cockpit (Dashboard) 11
Cockpit 11
LCD - Hauptfunktionen 13
LCD - Einstellen/Anzeige der Parameter 15
Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler" 18
Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit 19
Anzeige der Motorkühlflüssigkeitstemperatur 20
Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP" 21
Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL" 22
Uhranzeige 23
Lufttemperaturanzeige 24
Inspektionsanzeige 25
Batteriespannungsanzeige (BAT) 26
Standgaseinstellung (RPM) 27
Einstellung der Rückbeleuchtung (LIGHT SET) 28
Anzeige der Rundenzeit (LAP) 29
Anzeige der gespeicherten Daten (LAP Memory) 31
DDA-Datenlogger 32
Erase DDA 33
Funktion „Aktivierung des Ducati Traction Control-Systems" (Traktionskontrolle) 34
Aktivierung des Systems 35
Funktion „DTC-Einstellung" (Ducati Traction Control) 36
Angaben zur Auslösestufenwahl (Level) 38
Empfehlungen für den Renneinsatz 39
Empfehlungen für den Straßeneinsatz 39
Ein- / Ausschaltfunktion der Quick Shift (DQS ON/OFF) 40
Funktion - Uhreinstellung 41
Cockpitdiagnose 42
Funktion - automatisches „AUSSCHALTEN" der Blinkerfunktion 47
Funktion - „graduelle" Scheinwerfereinschaltung 47
Funktion - „intelligente" Scheinwerferausschaltung 47
Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre) 48
Schlüssel 48
Code Card 49
Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre) 50
Funktionsweise 52
Ersatzschlüssel 52

D

Bedienelemente 53
Anordnung der Bedienelemente des Motorrads 53
Zündschlüsselschalter und Lenkersperre 54
Linker Umschalter 55
Kupplungssteuerhebel 56
Rechter Umschalter 57
Gasdrehgriff 57
Vorderradbremshebel 58
Hinterradbremspedal 59
Schaltpedal 59
Einstellung der Position des Schalt- und des Hinterradbremspedals 60

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 62
Position am Motorrad 62
Kraftstofftankverschluss 63
Sitzbankschloss 64
Seitenständer 65
Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel 66
Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein 68

Gebrauchsnormen 70
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 70
Kontrollen vor dem Motoranlass 72
Motoranlass 73
Starten und Fahren 75
Abbremsen 75
Anhalten 76
Parken 76
Tanken 78
Mitgeliefertes Zubehör 79
USB-Datenlogger 80

Hauptsächliche Einsatz- und Instandhaltungsmaßnahmen 81
Austausch des Luftfilters 81
Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands 81
Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 82
Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 84
Schmieren der Gelenke 85
Einstellung des Leerhubs der Gassteuerung 86
Laden der Batterie 87
Kontrolle der Antriebskettenspannung 88
Schmieren der Antriebskette 89
Austausch der Glühlampen der Fern- und Abblendlichter 90
Hintere Blinker 91
Kennzeichenbeleuchtung 91
Ausrichten des Scheinwerfers 92
Tubeless-Reifen 94
Kontrolle des Motorölstands 96
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 97
Allgemeine Reinigung 98
Längere Außerbetriebsetzung 99
Wichtige Hinweise 99

Instandhaltung 100
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten 100
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden 103

Technische Daten 104
Maße (mm) 104
Gewichte 104
Motor 106
Ventilsteuerung 106
Leistungen 107
Zündkerzen 107
Kraftstoffversorgung 107
Bremsen 108
Antrieb 109
Rahmen 110
Räder 110
Reifen 110
Radfederungen 110
Auspuffanlage 111
Verfügbare Modellfarben 111
Elektrische Anlage 111

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten 116

Allgemeine Hinweise

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Auf die Motorräder, die bei Rennen eingesetzt werden oder in den Fällen, in denen eine unzureichende Instandhaltung sichergestellt werden konnte, wird keine Garantie gewährleistet. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Umrüstungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.
In dieser Anleitung werden Hinweise gegeben, die von besonderer Bedeutung sind:

Achtung
Die Nichtbeachtung der vorliegenden Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.

Wichtig
Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis
Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Nie ohne Führerschein fahren. Um das Motorrad fahren zu können, muss man Eigentümer eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen.
Der Fahrer und der Beifahrer müssen IMMER angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und können schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.
Um für jeden Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Fahrbahnbelags reaktionsbereit zu sein, muss der Fahrer den Lenker IMMER mit beiden Händen umfassen, während sich der Beifahrer IMMER mit beiden Händen am Riemen der Beifahrersitzbank festhalten muss.
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
IMMER die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und NIEMALS die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.

IMMER und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen. Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht.
Beim Tanken IMMER den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft. Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln. IMMER den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Ausschalten des Motors noch heiß sein, daher ist darauf zu achten, dass man mit keinem Körperteil mit der Auspuffanlage in Berührung kommt und dass das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abgestellt wird.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann. Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen zur Zuladung

Das Gesamtgewicht des Motorrads im fahrbereiten Zustand, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und zusätzlichem Zubehör, darf folgendes Gewicht nicht überschreiten:
390 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.
Das Gepäck fest am Motorrad fixieren. Nicht korrekt befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.
Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 94 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifizierungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

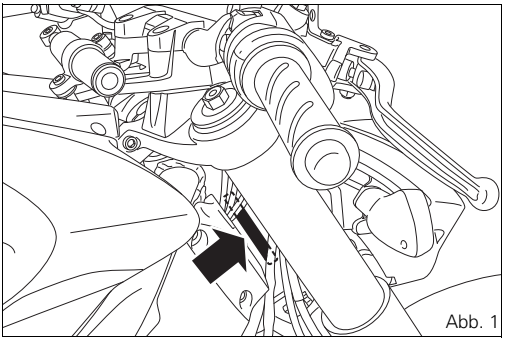


Abb. 1

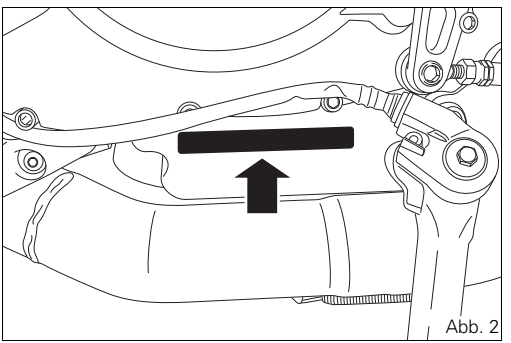


Abb. 2

Cockpit (Dashboard)

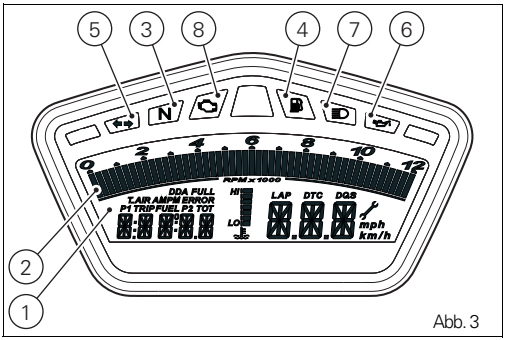


Abb. 3

Cockpit

1) LCD, (siehe Seite 13).

2) DREHZAHLMESSER (min^{-1}).
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

3) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

4) KRAFTSTOFFRESERVEANZEIGE (AMBER GELB)
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank sich in Reserve befindet und noch ca. 2 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

5) BLINKERANZEIGE ⇦⇨ (GRÜN)
Blinken bei einschalteten Blinkern auf.

6) ÖLDRUCKANZEIGE (ROT)
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ON gestellt wird, muss jedoch einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen.
Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.

Wichtig

Bleibt diese Kontrollleuchte (6) eingeschaltet, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

7) FERNLICHTANZEIGE (BLAU).
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

8) KONTROLLLEUCHTE „FAHRZEUG-/
MOTORDIAGNOSE - EOBD" (AMBER GELB).
Ihr permanentes, vom Steuergerät gesteuertes Aufleuchten weist auf das Vorhandensein von „Motor"- und/oder „Fahrzeug"-Fehlern hin und, in einigen Fällen, auf die sich demzufolge ausgelöste Motorsperre.

D

9) DREHZAHLBEGRENZERANZEIGE - OVER REV (ROT)
Kontrollleuchte 9B + 9C: leuchten permanent 400 Umdrehungen vor dem Erreichen des Drehzahlbegrenzerwerts auf.
Kontrollleuchte 9A + 9B + 9C: leuchtet permanent 800 Umdrehungen vor dem Erreichen des Drehzahlbegrenzerwerts auf.
Kontrollleuchte 9A + 9B + 9C: blinken bei Erreichen des Drehzahlbegrenzerwerts auf.
10) DTC-KONTROLLLEUCHTE (TRAKTIONSKONTROLLE) (ROT) (Abb. 4)
Kontrollleuchte 10B + 10C: leuchten mit aktiver DTC bei einer geringen Reduzierung des Antriebsmoments auf.
Kontrollleuchte 10A + 10B + 10C: leuchten mit aktiver DTC bei einer hohen Reduzierung des Antriebsmoments auf.
11) STEUERTASTE (Abb. 5)
Taste für den Abruf der Anzeigen und die Einstellung der Parameter am Cockpit „▲".
12) STEUERTASTE (Abb. 5)
Taste für den Abruf der Anzeigen und die Einstellung der Parameter am Cockpit „▼".
13) LICHTHUPENTASTE FLASH (Abb. 5)
Der normalerweise als Lichthupe verwendeten Taste unterliegen hier auch die Steuerung der Funktionen LAP und DDA-Datenlogger des Cockpits.
14) ABSCHALTTASTE DER BLINKERFUNKTION (Abb. 5)
Der normalerweise zum Abschalten der Blinkerfunktion verwendeten Taste unterliegt hier auch die Funktionen RESET/BESTÄTIGUNG der Cockpit-Einstellungen.

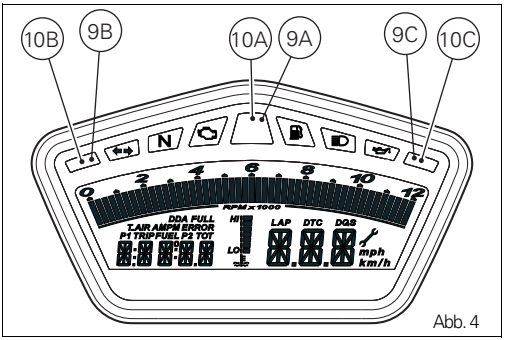


Abb. 4

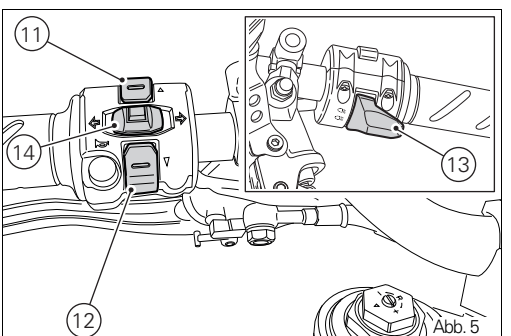


Abb. 5

D

LCD - Hauptfunktionen

Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen ausschließlich an einem stehenden Fahrzeug vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren!

1) TACHOMETER.
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
2) KILOMETERZÄHLER.
Zeigt die gesamte Fahrleistung an.
3) TAGESKILOMETERZÄHLER.
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an (TRIP).
4) TRIP FUEL-KILOMETERZÄHLER.
Zeigt die in Reserve gefahrene Strecke an.
5) UHR.
6) CHRONOMETER FÜR RUNDENZEIT.
7) MOTORDREHZAHLANZEIGE (RPM).
8) SPEICHERUNG VON RUNDENZEIT, MAXIMALER DREHZAHL (LAP) UND DREHZAHLBEGRENZERZUSTAND (FALLS AUSGELÖST).
9) BATTERIESPANNUNGSANZEIGE (BATT).
10) LUFTTEMPERATURANZEIGE.
11) WASSERTEMPERATURANZEIGE.
Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.

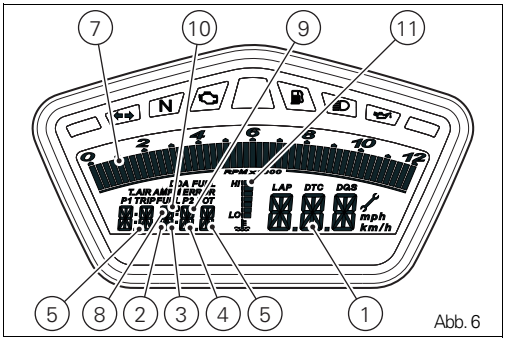


Abb. 6

Wichtig

Das Motorrad nicht benutzen, wenn die Temperatur den Höchstwert erreicht hat, da es sonst zu einem Motorschaden kommen kann.

12) INSPEKTIONSANZEIGE.
Das Aufleuchten der Anzeige weist auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hin.
Die Anzeige am Display erfolgt bis zum entsprechenden RESET während der Inspektion durch einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.
13) LAP-FUNKTION.
Zeigt die Einschaltung der LAP-Funktion an.
14) DDA-FUNKTION.
Zeigt die Einschaltung der DDA-Funktion an.
15) TRAKTIONSKONTROLLE (DTC).
Zeigt die Einschaltung des DTC-Steuergeräts an.
16) DQS-FUNKTION.
Zeigt die Einschaltung der DQS-Funktion an.

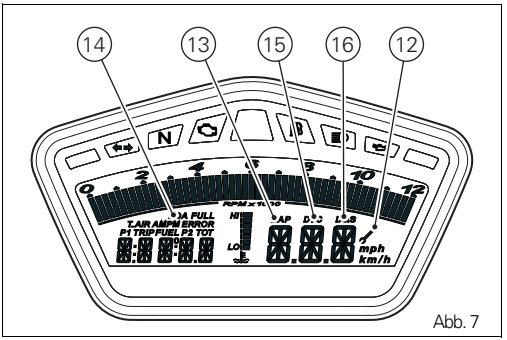


Abb. 7

Wichtig

Das Cockpit ist Teil der Diagnose des elektronischen Einspritz- und Zündsystems. Sollten Sie versehentlich in die den Technikern vorbehaltene Menüs gelangen, verwenden Sie diese auf keinen Fall und drehen Sie den Zündschlüssel wieder auf OFF. Wenden Sie sich bei Problemen bezüglich der erforderlichen Kontrollen an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

LCD - Einstellen/Anzeige der Parameter

Beim Einschalten (Schlüssel von OFF auf ON) aktiviert das Cockpit 1 Sekunde lang hintereinander alle LCD-Digits und Kontrollleuchten bzw. Anzeigen.

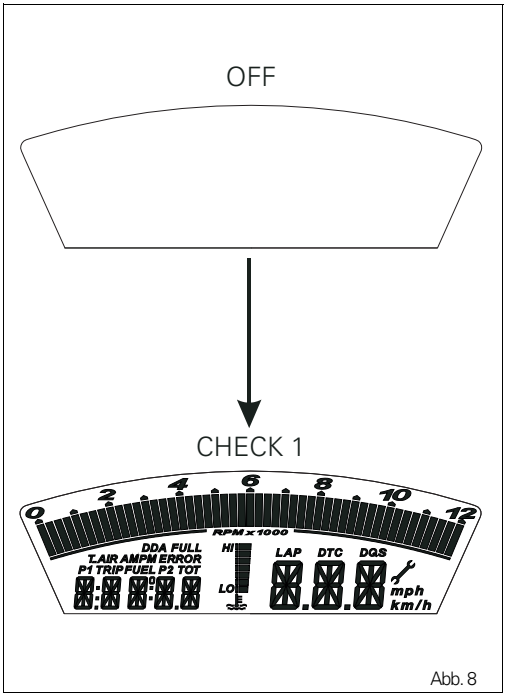


Abb. 8

D

Daraufhin schaltet das Cockpit wieder auf die „normale" Anzeige um und zeigt anstelle des Kilometerzählers das Modell und, 2 Sekunden lang, anstelle der Geschwindigkeit die Version des Fahrzeugs (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) an. Das Modell wird innerhalb einer „Scrollanzeige" nur ein einziges Mal angezeigt.

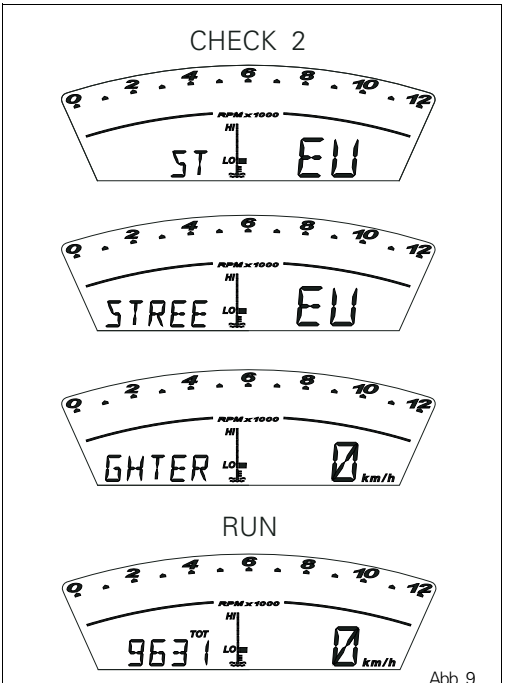


Abb. 9

D

Beim Einschalten der Zündung (Key-On) werden im Cockpit immer folgende Informationen angezeigt (dabei werden die zuvor aktivierten Funktionen, mit Ausnahme der ggf. aktivierten Traction Control, ausgeschaltet):
KILOMETERZÄHLER
GESCHWINDIGKEIT
DREHZAHL-BARGRAPH
KÜHLFLÜSSIGKEITS-BARGRAPH

An diesem Punkt ist über die Taste (1, Abb. 10) „▲" immer der Übergang von der Funktion des KILOMETERZÄHLERS (TOT) auf die folgenden Funktionen möglich:
TRIP
TRIP FUEL (sofern aktiv)
UHR
T_AIR
DTC (nur bei vorhandener und aktiver Traction Control verfügbar) - springt schließlich wieder auf die Funktion KILOMETERZÄHLER (TOT) um.

Wird dagegen die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt, öffnet das System das MENÜ und zeigt sequentiell hintereinander folgende Funktionen an:
ERROR (nur bei Vorliegen mindestens eines Fehlers)
BATT
RPM
LIGHT SET
LAP (OFF oder ON)
LAP MEM
DDA (OFF oder ON)
ERASE DDA
DTC OFF/ON (nur bei installierter Traction Control aktiv)
DTC SETUP (nur bei eingeschalteter DTC aktiv)
DQS OFF/ON (funktioniert nur, wenn im Fahrzeug der Kit elektronisches Getriebe Performance, Code 96524412A, montiert ist)

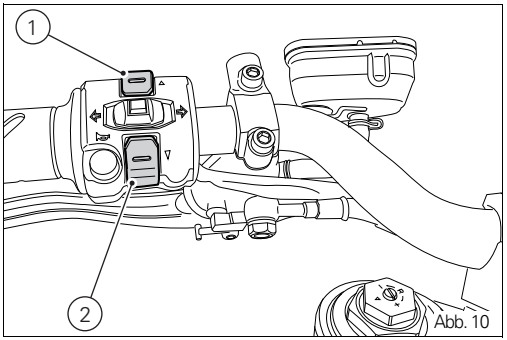


Abb. 10

TIME SET
CODE (sofern aktiv)

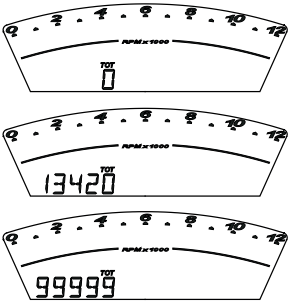
Achtung
Für die Montage des Kits elektronisches Getriebe Performance, Code 96524412A, wenden sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Wichtig
Dieses Menü ist nur bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit unter 20 km/h aktiviert; sollte bei aufgerufenem MENÜ die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 20 km/h überschreiten, so schließt das Cockpit automatisch das Menü und ruft die ursprüngliche Anzeige wieder auf; es besteht allerdings jederzeit die Möglichkeit, das MENÜ durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (2, Abb. 10) „▼" zu beenden.

Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler"

In dieser Funktion wird die insgesamt gefahrene Strecke angezeigt.
Beim „Key-on" ruft das System automatisch diese Funktion ab.
Die entsprechende Zahl wird permanent gespeichert und kann nicht auf Null gesetzt werden.
Beim Überschreiten des Kilometerstands 99999 km (bzw. 99999 Meilen) wird die Angabe „99999" permanent angezeigt.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

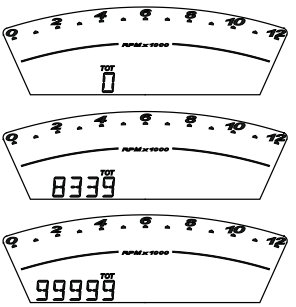


Abb. 11

D

Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit.
Das Cockpit erhält vom Steuergerät die Information der reellen Geschwindigkeit (berechnet in km/h) und zeigt die entsprechende, um 8% erhöhte Date an.
Die Anzeige reicht bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 299 km/h (186 mph).
Über 299 km/h (186 mph) werden im Cockpit die Striche „---" (nicht blinkend) angezeigt.

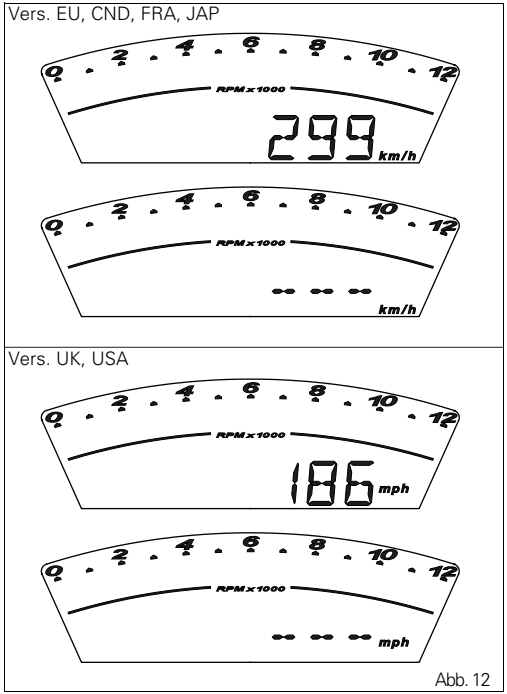


Abb. 12

D

Anzeige der Motorkühlflüssigkeitstemperatur

Diese Funktion gibt den Verlauf der Angabe der Motorkühlflüssigkeit wieder.

Anzeigen:

- bei einer Temperatur unter +40 °C wird am Cockpit der „ZUSTAND 2" angezeigt;
- bei einer Temperatur zwischen +40 °C und +120°C wird progressiv mit dem Temperaturanstieg am Cockpit der Zustand „3", „4", „5", „6", „7" oder „8" angezeigt;
- bei einer Temperatur über +120°C wird am Cockpit der „ZUSTAND 9" mit blinkenden Balken angezeigt;
- im Fall eines FAULT des Sensors blinkt die Angabe „ZUSTAND 1" auf.

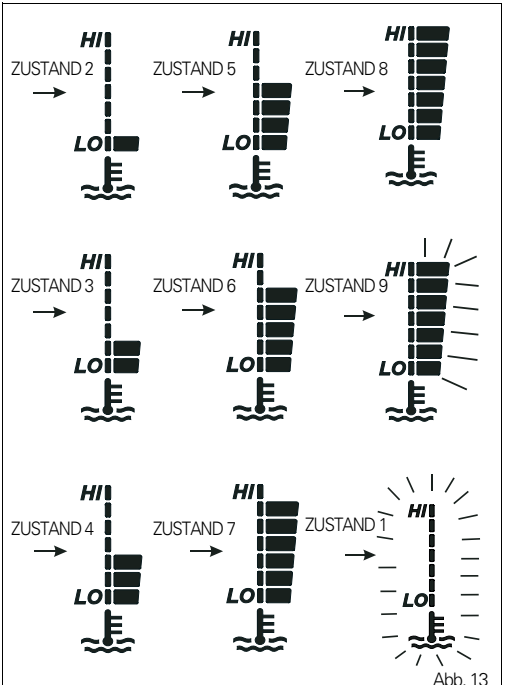


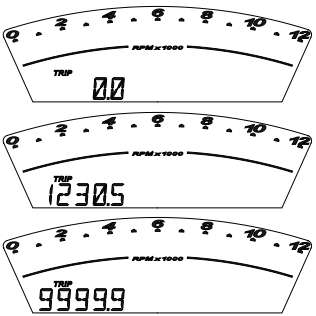
Abb. 13

D

Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP"

In dieser Funktion wird die hinterlegte Teilstrecke angezeigt. Befindet man sich in dieser Funktion und drückt 3 Sekunden lang die Taste (1, Abb. 10) „▲", wird die Anzeige auf Null gesetzt.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

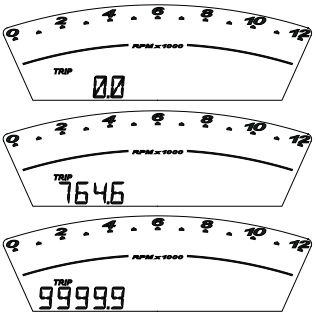


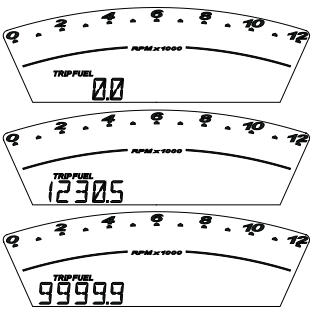
Abb. 14

D

Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL"

In dieser Funktion kann die vom Fahrzeug im Reservezustand gefahrene Streckenangabe angezeigt werden.
Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird, unabhängig von der eingeblendeten Funktion, automatisch die „TRIP FUEL" Anzeige aktiviert.
Sollte der Reservezustand bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach dem Key-off gespeichert.
Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Fahrzeug nicht mehr in Reserve befindet.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird der Zähler automatisch gelöscht und die Zählung von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

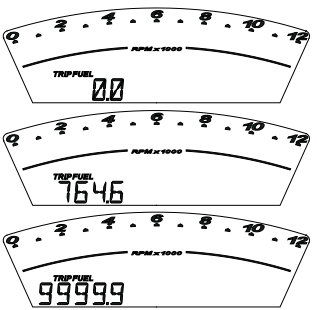


Abb. 15

D

Uhranzeige

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Uhrzeit.
Die Uhrzeit wird immer in folgender Sequenz angezeigt:
AM von 0:00 bis 11:59 Uhr
PM von 12:00 bis 11:59 Uhr

Sollte es zu einer Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird die Uhr bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-on rückgesetzt und beginnt automatisch wieder bei der Anzeige „0:00".

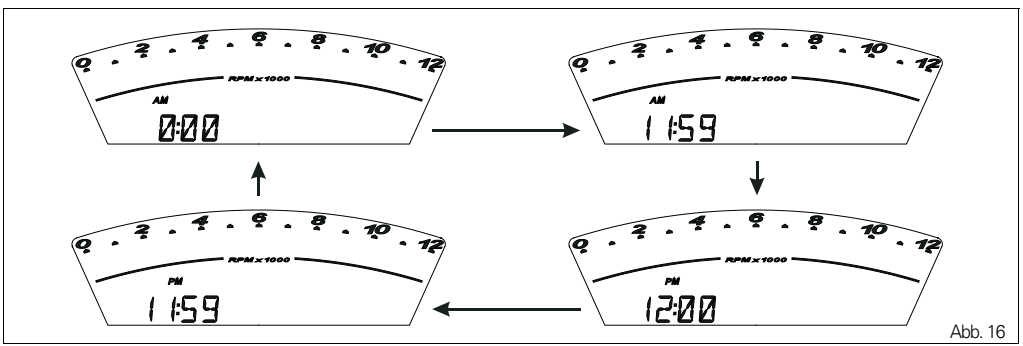


Abb. 16

D

Lufttemperaturanzeige

In dieser Funktion kann die Umgebungstemperatur abgerufen werden.
Anzeigegrenzwerte: -39 °C÷ +124 °C
Im Fall eines FAULT des Sensors (-40°C, +125°C oder gelöst) werden Striche „- - -" angezeigt und die Kontrollleuchte der „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 3) sowie die Hinweisanzeige bezüglich eines im Menü „ERRORS" gespeicherten Fehler leuchten auf.

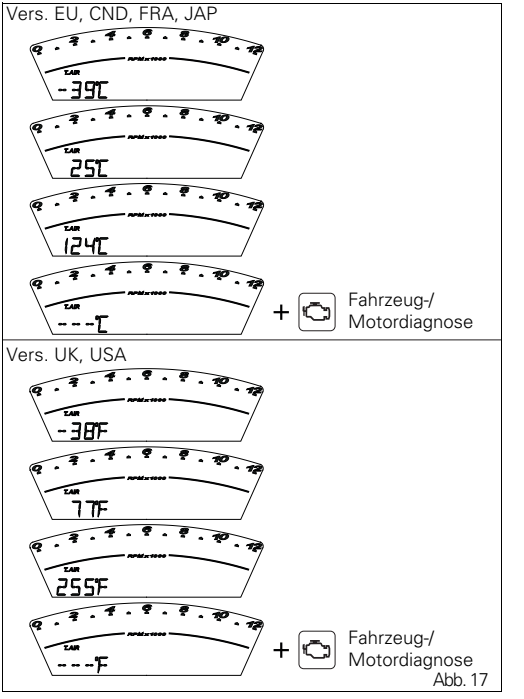


Abb. 17

D

Inspektionsanzeige

Weist auf die Erfordernis einer Instandhaltung (Inspektion) hin.
Das Aufleuchten der Anzeige ( ) weist auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hin.
Am Cockpit wird bei Erreichen folgender Kilometerstände auf die Erfordernis der Inspektion hingewiesen:
nach den ersten 1000 km des Kilometerzählers;
alle 12000 km des Kilometerzählers.
Die Information verbleibt bis zum Löschen durch angemessenes Rücksetzen im Cockpit gespeichert.
Wenden Sie sich beim Einblenden der Meldung an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

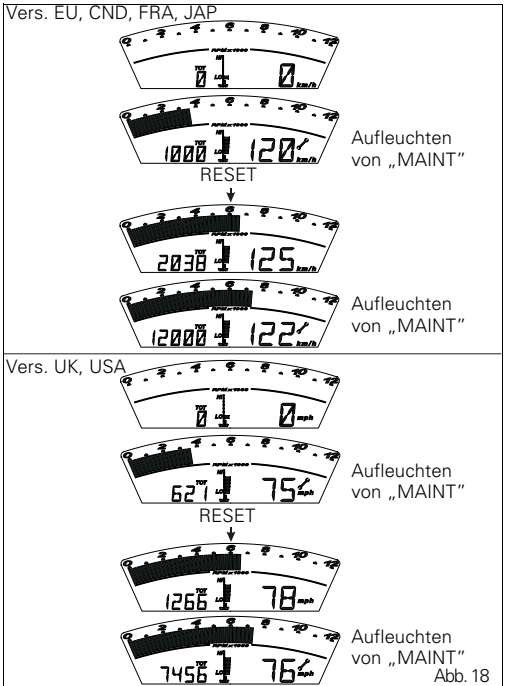


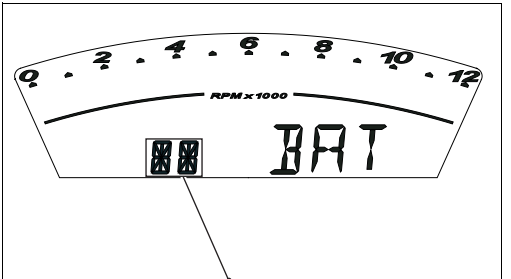
Abb. 18

D

Batteriespannungsanzeige (BAT)

Nachstehend werden die Funktionen der Batteriespannungsanzeige beschrieben.
Für die Anzeige dieser Funktion müssen das Menü und dort die Seite „BAT" geöffnet werden.
Das Cockpit zeigt den Wert der Batteriespannung folgendermaßen an:

- liegt der Wert zwischen 12,1 und 14,9 Volt, erfolgt die Datenanzeige durchgehend;
- liegt der Wert zwischen 10,0 und 12,0 Volt oder zwischen 15,0 und 16,0 Volt blinkt die Datenanzeige auf;
- entspricht der Wert 9,9 Volt oder liegt er darunter, blinkt die Angabe „LO" und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 3) leuchtet auf;
- entspricht der Wert 16,1 Volt oder liegt er darüber, blinkt die Angabe „HI" und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 3) leuchtet auf.



ZUSTAND 1	FEST 12.1 V	⇨	FEST 14.9 V
ZUSTAND 2	BLINKEND 10.0 V	⇨	BLINKEND 12.0 V
	15.0 V	⇨	16.0 V
ZUSTAND 3	BLINKEND L.O V	⇨	BLINKEND H.1 V

Abb. 19

Standgaseinstellung (RPM)

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Standgasregulierung.
Für die Anzeige dieser Funktion müssen das Menü und dort die Seite „RPM" geöffnet werden.
Am Cockpit wird über die obere Drehzahlskala hinaus auch die Motordrehzahl (rpm) in numerischer Form angezeigt, so dass eine präzisere Einstellung des „Standgases" möglich ist.

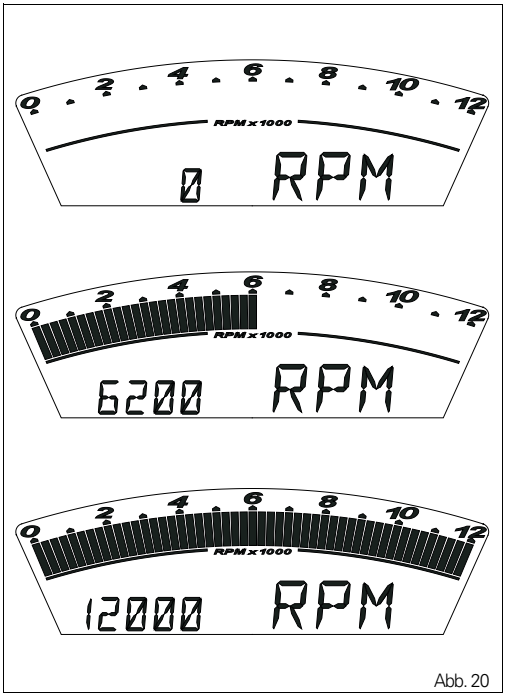


Abb. 20

D

Einstellung der Rückbeleuchtung (LIGHT SET)

Über diese Funktion kann die Helligkeit der Rückbeleuchtung des Cockpits eingestellt werden.
Zum Freischalten dieser Funktion müssen das Menü und dort die Seite „LIGHT SET" geöffnet werden.
Befindet man sich in dieser Seite und drückt 3 Sekunden lang die RESET-Taste (14, Abb. 5), gelangt man in die entsprechende Einstellfunktion und es werden aufeinander folgende Seiten angezeigt:
Seite 1 - „LIGHT MAX" set up:
In dieser Seite resultiert die Rückbeleuchtung ihrer maximalen Leistung; über die Taste (1, Abb. 10) „▲" erfolgt der Übergang auf Seite 2.
Seite 2 - „LIGHT MID" set up:
Von dieser Seite mit um 30% zur maximalen Leistung abgeschwächter Rückbeleuchtung über die Taste (1, Abb. 10) „▲" erfolgt der Übergang auf Seite 3.
Seite 3 - „LIGHT MIN" set up:
Von dieser Seite mit um 70% zur maximalen Leistung abgeschwächter Rückbeleuchtung über die Taste (1, Abb. 10) „▲" erfolgt der Rücksprung auf Seite 1.

Wird innerhalb einer dieser drei Seiten 3 Sekunden lang die RESET-Taste (14, Abb. 5) gedrückt, kehrt man wieder auf die Ausgangsseite „LIGHT SET" zurück und speichert damit die ausgewählte Rückbeleuchtungsstärke.

Sollte es zu einer Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird die Rückbeleuchtung bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-On wieder auf die maximale Leuchtstärke gesetzt.

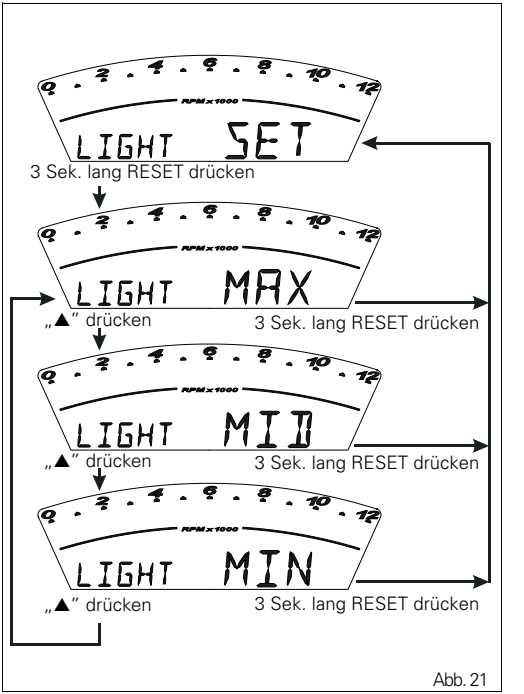


Abb. 21

D

Anzeige der Rundenzeit (LAP)

Hier wird eine Beschreibung der Anzeige der Rundenzeit gegeben.
Für den Abruf dieser Funktion muss das Menü geöffnet und die Funktion „LAP" auf „On" gestellt werden, dazu 3 Sekunden lang die RESET-Taste (14, Abb. 5) drücken.
Der START und der STOP des Chronometers müssen über die Lichthupentaste FLASH (13, Abb. 5) gegeben werden, die sich an der linken Umschaltereinheit befindet.
Bei jedem Drücken der Taste FLASH und aktivierter LAP-Funktion wird am Cockpit 10 Sekunden lang die Rundenzeit angezeigt und anschließend wieder die „normale" Anzeige.
Es können maximal 30 Rundenzeiten gespeichert werden. Ist der Speicherplatz vollkommen belegt, so wird beim Drücken der Taste FLASH keine Rundenzeit mehr gespeichert und am Cockpit wird 3 Sekunden lang die blinkende Angabe „FULL" eingeblendet, bis die Zeiten gelöscht werden.

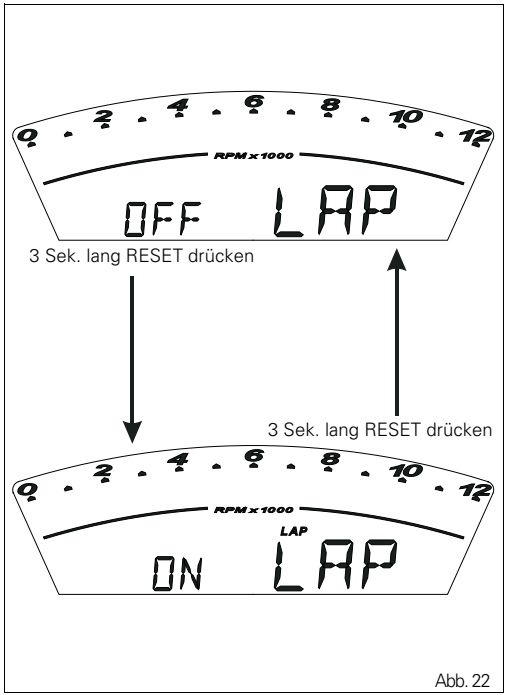


Abb. 22

D

Wird die LAP-Funktion über das Menü ausgeschaltet, wird die momentan gefahrene „Runde" nicht gespeichert.
Wurde die LAP-Funktion aktiviert und wird das Cockpit plötzlich ausgeschaltet (Key-Off), wird die LAP-Funktion automatisch unterbrochen (und, auch wenn der Chronometer aktiviert war, wird die momentan gefahrene „Runde" nicht gespeichert).
Sollte die Zeit nie „gestoppt" werden, beginnt der Chronometer bei Erreichen von 9 Minuten, 59 Sekunden und 99 Hundertsteln erneut bei 0 (Null) und die Zeitmessung beginnt erneut solange, bis diese Funktion ausgeschaltet wird.
Wird die LAP-Funktion dagegen aktiviert und wurde der „Speicher" nicht gelöscht, da er weniger als 30 Rundenzeiten enthält (zum Beispiel: 18 Runden), speichert das Cockpit die verbleibenden Runden bis zur „Auslastung" der Speicherkapazität (in unserem Beispiel können weitere 12 Rundenzeiten gespeichert werden).
In dieser Funktion ist eigentlich die reine Anzeige der Rundenzeiten vorgesehen, doch werden ebenfalls andere Daten (max. Drehzahl, ggf. erreichter Drehzahlbegrenzer) für die anschließende und vollständige Anzeige innerhalb der Lap Memory Funktion gespeichert.

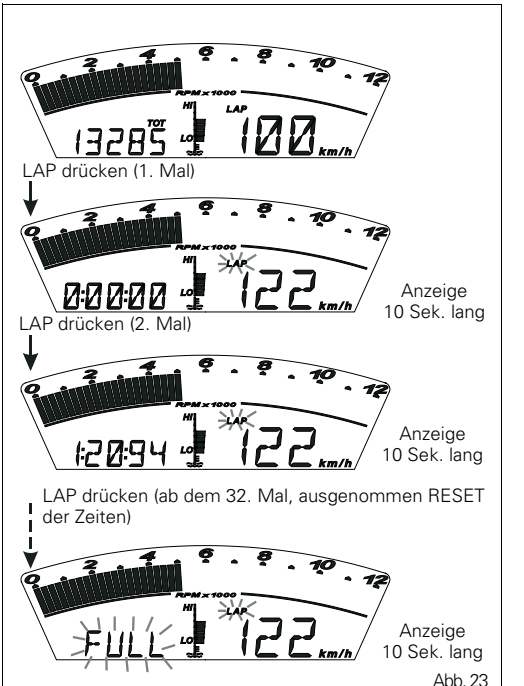


Abb. 23

D

Anzeige der gespeicherten Daten (LAP Memory)

Zeigt die mit der LAP-Funktion gespeicherten Daten an: Rundenzeit, MAX RPM und ggf. erreichten Drehzahlbegrenzer.

Zur Anzeige der gespeicherten Zeiten das Menü abrufen und von hier die Seite „LAP MEM" eingehen.

Aus dieser Menüseite wird die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang gedrückt, wird die Anzeige der „1. Runde" abgerufen. Am Cockpit werden die Nummer dieser Runde, die betreffende Rundenzeit sowie die dabei erreichte Höchstdrehzahl angezeigt.

Drückt man die Taste (1, Abb. 10) „▲" werden die 30 gespeicherten Zeiten so lange durchgescrollt, bis man wieder auf die „1. Runde" gelangt.

Wird während der Anzeige der gespeicherten Zeiten die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang gedrückt, werden im Cockpit alle gespeicherten Zeiten sofort gelöscht. In diesem Fall wird die ggf. eingeschaltete LAP Funktion automatisch ausgeschaltet.

Sind im Speicher keinerlei Daten abgelegt, werden die 30 Rundenzeiten folgendermaßen angezeigt: am Chronometer „00.00.00", MAX. Drehzahl) = 0 und Höchstgeschwindigkeit = 0.

Erreicht der Motor in der Runde einen der beiden vor dem Auslösen des Drehzahlbegrenzers liegenden Schwellenwerte oder den des Drehzahlbegrenzers, leuchten während der Anzeige der gespeicherten Daten die entsprechenden Kontrollleuchten (9, Abb. 3) auf.

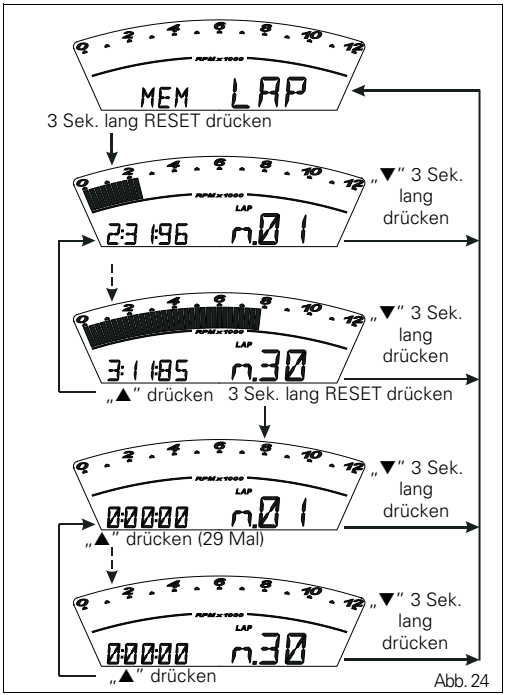


Abb. 24

D

DDA-Datenlogger

Über diese Funktion wird der DDA-Datenlogger (Ducati Data Analyzer) aktiviert (siehe Seite 80): der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Fahrzeugs anzuschließen.
Für den Abruf des Datenloggers muss das Menü geöffnet und die Funktion „DDA"-Datenlogger auf „On" gestellt werden, dazu die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken.
Zur Bestätigung einer aktiven Funktion wird die Angabe DDA (kleingeschrieben) „eingeschaltet" und wird auch außerhalb des Menüs immer ersichtlich sein.
Der START und der STOP für die Rundendifferenzierung während der Erfassung erfolgt durch Betätigen der Lichthupentaste FLASH (13, Abb. 5) an der linken Umschaltereinheit.

Wird das Cockpit bei aktivierter DDA-Funktion plötzlich ausgeschaltet (Key-Off), wird die Funktion automatisch ausgeschaltet.

Hinweis

Den Besitzern des Ducati Data Analyzer (DDA) steht ein Online-Service (http://dda.prosa.com) zur Verfügung. Dieser Service bietet Ihnen während des Einsatzes des DDA auf Ihrem PC die erforderliche Unterstützung, sowohl bezüglich der Device selbst, als auch was die Software zur Analyse der erfassten Daten anbelangt.

Achtung

Den DDA-Datenlogger nach Gebrauch wieder von der Hauptverkabelung lösen.

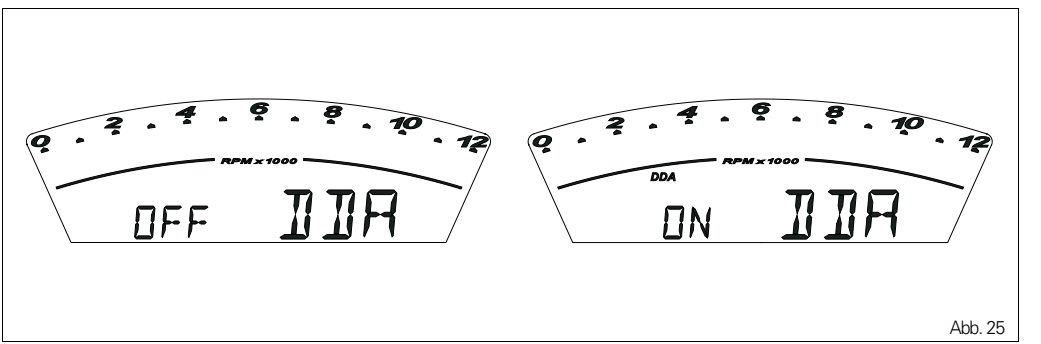


Abb. 25

Erase DDA

Über diese Funktion können die im DDA-Datenlogger abgelegten Daten gelöscht werden: der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Fahrzeugs anzuschließen.
Zum Löschen der Daten die Menüseite „Erase DDA" abrufen.
Wird die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang gedrückt und der DDA-Datenlogger erfasst keine Daten, wird im Cockpit 10 Sekunden lang die Angabe „WAIT…" eingeblendet; nach Ablauf der 10 Sekunden wird 2 Sekunden lang die Meldung „ERASE OK" angezeigt und damit bestätigt dass die Daten des DDA- Datenloggers gelöscht wurden.
Wird dagegen die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang gedrückt und der USB-Datenlogger befindet sich in der Datenerfassung, wird sein Speicherinhalt nicht gelöscht und am Cockpit wird 2 Sekunden lang die Angabe „FAIL". angezeigt.

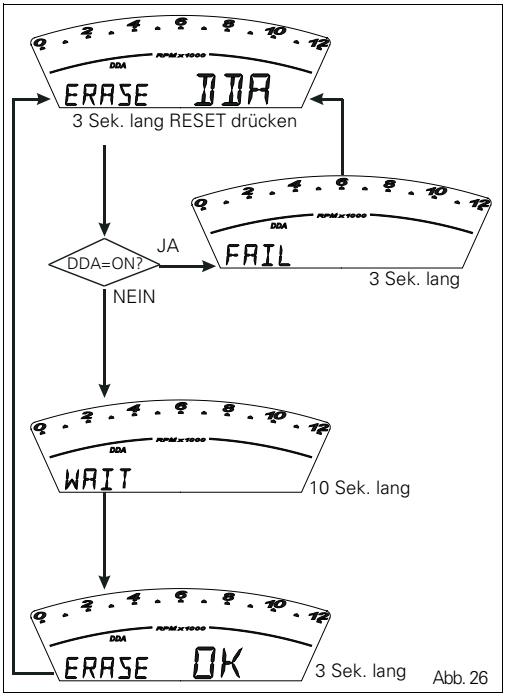


Abb. 26

Funktion „Aktivierung des Ducati Traction Control-Systems" (Traktionskontrolle)

Ermöglicht das Aktivieren des Ducati Traction Control Systems: DTC.

ZWECK DES SYSTEMS

Achtung

DTC ist ein Unterstützungssystem, das der Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwenden kann.
Unter Unterstützungssystem versteht man hier einen Mechanismus, durch den während der Fahrt mit dem Motorrad mehr Fahrkomfort und Sicherheit geboten werden soll, es entbindet den Fahrer allerdings nicht von all den erforderlichen Verhaltensweisen im Sinne einer vorsichtigen Fahrweise sowie eines Fahrverhaltens, um außer eigenen, auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern der anderen Verkehrsteilnehmer vorzubeugen, so wie es die Straßenverkehrsordnung vorschreibt.
Der Fahrer sollte auf jeden Fall berücksichtigen, dass den aktiven Sicherheitssysteme die Funkion einer „Vorsorge" unterliegt. Die aktiven Elemente unterstützen den Fahrer bei der Kontrolle des Fahrzeugs und sorgen für ein einfacheres Management sowie einen sicheren Betrieb. Unabhängig von den herrschenden Bedingungen, den Gesetzmäßigkeiten der Physik, den vorgenannten Verhaltensregeln und der Straßenverkehrsordnung dürfen die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu verleiten, schneller als mit den vernünftigerweise zugelassenen Geschwindigkeiten zu fahren.

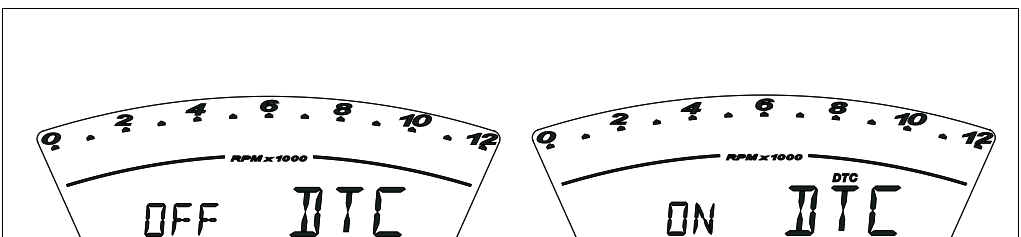


Abb. 27

D

Aktivierung des Systems

Um das System aktivieren zu können, muss das Motorrad in sicherer Position stillstehen.
Zum Zugriff auf das Traction Control-Steuergerät, das Menü abrufen und hier die Funktion „DTC" auf „On" stellen, dazu die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang gedrückt halten; nach Ablauf von 3 Sekunden wird die Angabe „DTC" aktiviert, die das erfolgte Einschalten der DTC anzeigt. Die Angabe „DTC" wird im aktiven Zustand nicht nur in der normalen Anzeige eingeblendet, sondern auch in den einzelnen Menüseiten.

Hinweis

Systemfunktionen

Um am System tätig werden zu können, muss das Motorrad in sicherer Position stillstehen.
Bei jeder Aktivierung der DTC stellt das Steuergerät der Traktionskontrolle die Ansprechempfindlichkeit 8 ein; diese Stufe kann anschließend mit der Funktion „Einstellung der Traction Control Ansprechempfindlichkeit (DTC SETUP)" geändert werden.
Zur Deaktivierung des Traction Control-Steuergeräts das Menü abrufen und hier die Funktion „DTC" auf „OFF" stellen, dazu die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang gedrückt halten; nach 3 Sekunden wird dann die Anzeige „DTC" als Bestätigung der abgeschalteten Traktionskontrolle ausgeblendet.
Sollte das Motorrad plötzlich bei aktiviertem Traction Control-Steuergerät ausgeschaltet werden (Key-Off), wird die Funktion NICHT abgeschaltet und wird beim anschließenden Einschalten (Key-ON) weiterhin aktiviert (DTC On) resultieren.
Sollte es dagegen zu einer plötzlichen Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-On die Funktion nicht mehr übernommen (DTC OFF).

Regelmäßige Instandhaltung

Zur einwandfreien Funktionsweise des Systems sind die planmäßigen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers zu befolgen.

Funktion „DTC-Einstellung" (Ducati Traction Control)

Über diese Funktion kann die Ansprechstufe des DTC-Steuergeräts (Ducati Traction Control) eingestellt werden.

Zur Einstellung des Traction Control-Steuergeräts bei stehendem Motorrad das Menü abrufen und hier in die Seite „Setup DTC" einloggen. Diese Menüseite wird lediglich nach Aktivierung des Traction Control-Steuergeräts eingeblendet (DTC ON).
Am linken Displayrand wird die eingestellte Ansprechstufe der Traktionskontrolle (L.1…….L.8) eingeblendet. Die Stufen liegen im Bereich „1" bis „8", wobei die Empfindlichkeit der Traktionskontrolle bei aufsteigender Zahl zunimmt (siehe nächsten Abschnitt).
Drückt man in dieser Menüseite 3 Sekunden lang die RESET-TASTE (14, Abb. 5) erhält man Zugriff auf die Einstellfunktion.

Seite 1: die Angabe „LEVEL 1" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe in der Displaymitte zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden.

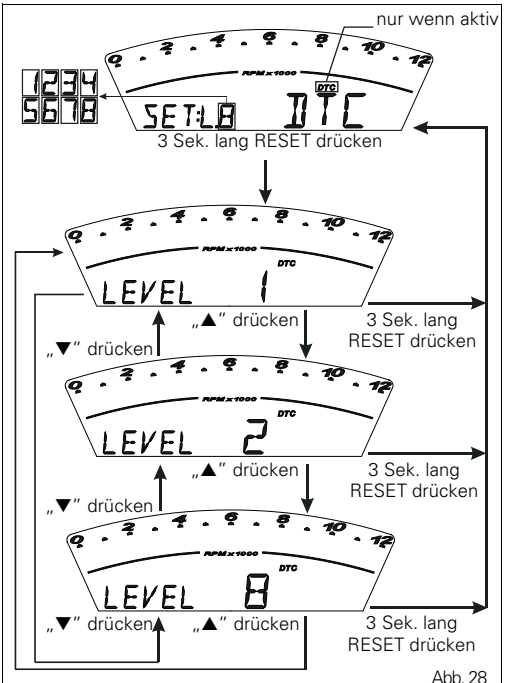


Abb. 28

D

Seite 2: die Angabe „LEVEL 2" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 10) „▲" gedrückt werden.

Seite 3: die Angabe „LEVEL 3" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 10) „▲" gedrückt werden.

Seite 4: die Angabe „LEVEL 4" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 10) „▲" gedrückt werden.

Seite 5: die Angabe „LEVEL 5" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 10) „▲" gedrückt werden.

Seite 6: die Angabe „LEVEL 6" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 10) „▲" gedrückt werden.

Seite 7: die Angabe „LEVEL 7" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 10) „▲" gedrückt werden.

Seite 8: die Angabe „LEVEL 8" wird angezeigt.
Zur Speicherung dieser „Stufe" die RESET-Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück.
Zum Übergang auf die nächste Stufe muss die Taste (2, Abb. 10) „▼" gedrückt werden. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 10) „▲" gedrückt werden.

Bei aktiver DTC wird die eingestellte Stufe auch beim Verlassen der Seite „SETUP DTC", im Anschluss an die Anzeigen TOT, TRIP A, TRIP B und TRIP Fuel (falls aktiv) angezeigt.

Die Einstellung bleibt auch bei Abschalten der Zündung gespeichert.

Sollte es dagegen zu einer plötzlichen Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-On die Funktion nicht mehr übernommen (DTC OFF).

Angaben zur Auslösestufenwahl (Level)

Achtung

Die 8 Stufen des im Fahrzeug verbauten DTC Systems sind mit der Bereifung der Erstausrüstung (Fabrikat, Modell und Abmessungen) eingestellt worden.
Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen kann die einwandfreie Systemfunktion beeinträchtigen.
Bei geringfügigen Änderungen, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und Modell der Reifen, aber gleicher Größenklasse (Hinten = 180/60-17; Vorne = 120/70-17), reicht womöglich die Wahl einer der verfügbaren Stufen aus, um die optimale Funktionalität des Systems wiederherzustellen.
Sollten allerdings die Abmessungen der eingesetzten Reifen in einer anderen Größenklasse liegen oder deutlich von denen der Erstausstattung abweichen, ist es möglich, dass das System soweit verfälscht wird, dass keines der 8 wählbaren Stufen zufrieden stellende Leistungen bringt. In diesem Fall sollte das System abgeschaltet werden.

Auf Stufe 8 spricht das DTC Steuergerät beim geringsten Anzeichen eines mögliches Durchdrehen des Hinterreifens an.
Zwischen Stufe 8 und Stufe 1 liegen weitere 6 Ansprechempfindlichkeiten. Die Auslösung der DTC nimmt beim Übergang von Stufe 8 auf Stufe 1 konstant ab.
In Stufen 1, 2 und 3 lässt das DTC Steuergerät sowohl das Spinning als auch das Ausbrechen des Hinterreifens bei der Kurvenausfahrt zu. Diese Stufen sollten daher nur erfahrene Fahrer benutzen.

Die Wahl des geeigneten Niveaus hängt im Wesentlichen von 3 Variablen ab:

1) der Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);
2) der Strecke (Kurven mit ähnlicher bzw. stark unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit);
3) dem Fahrstil („runder" oder „kantiger").

Bezug zwischen Stufe und Haftung:
Die Wahl der richtigen Stufe ist wesentlich vom Haftungsgrad der Strecke abhängig (siehe nachstehende Tipps für Renn- und Straßeneinsatz).

Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit:
Ist die Strecke durch Kurven gleichmäßiger Geschwindigkeit gekennzeichnet, resultiert die Wahl der zufriedenstellenden Auslösestufe relativ einfach aus. Auf einer Strecke mit äußerst langsam zu befahrener Haarnadelkurve muss eine Kompromisslösung gefunden werden (in einer Haarnadelkurve spricht die DTC stärker an als in den übrigen Kurven).

Bezug zwischen Stufe und Fahrstil:
Die DTC spricht bei einem „runden" Fahrstil mit extremer Schräglage des Motorrads häufiger an als bei Fahrern mit „kantigem" Stil, die ihre Maschine bei Kurvenausfahrt möglichst schnell wieder aufrichten.

Empfehlungen für den Renneinsatz

Auf Stufe 5 sollten man einige komplette Runden (Reifen warm fahren) zur Einfühlung in die Systemfunktion drehen. Anschließend empfehlen wir weitere Testrunden auf den Stufen 4, 3 usw., bis man die passende DTC Ansprechempfindlichkeit gefunden hat. Auf jeder Stufe sollte man mindestens zwei Runden fahren, um die Reifen dabei auf Temperatur zu bringen.
Hat man eine für nahezu alle Kurven - mit Ausnahme von einer oder zwei langsamen - die optimale Empfindlichkeit gefunden, kann man auf einen etwas „kantigeren" Fahrstil wechseln und das Motorrad bei der Kurvenausfahrt schneller aufrichten, statt nach einer anderen Ansprechstufe zu suchen.

Empfehlungen für den Straßeneinsatz

TROCKEN: die DTC aktivieren, die Stufe 6 wählen und das Motorrad je nach eigenem Fahrstil benutzen: Sollte die DTC extrem sensibel reagieren, die Stufen 5, 4 usw. testen bis die passende Ansprechempfindlichkeit gefunden wurde.
Falls Änderungen der Haftungsverhältnisse bzw. Streckenbeschaffenheit oder Fahrstil eintreten sollten, die eingestellte Ansprechempfindlichkeit also nicht mehr zufriedenstellend ist, kann man zur nächsten Stufe übergehen und so lange wechseln, bis die passende Empfindlichkeit gefunden wurde (z.B. ist die DTC auf Stufe 5 allzu sensibel, auf Stufe 4 schalten; löst die DTC dagegen auf Stufe 5 niemals aus, auf Stufe 6 schalten).
NASS: die Kennlinien 7 und 8 wurden für einen Einsatz des Fahrzeugs bei nassem Straßenbelag entwickelt. Es wird empfohlen, die Stufe 8 zu wählen und das Motorrad wie gewohnt zu fahren; sollte die DTC extrem sensibel reagieren, wird empfohlen, die Stufen 7 zu versuchen. Wir weisen darauf hin, dass die Kennlinien 6, 5, ..., 1 für trockene Straßenbeläge gedacht sind.

Ein- / Ausschaltfunktion der Quick Shift (DQS ON/OFF)

Diese Funktion ermöglicht ein Ausschalten (und eventuelles Einschalten) des DQS - Ducati Quick Shift.

Hinweis

Das System Quick Shift funktioniert nur, wenn im Fahrzeug der Kit elektronisches Getriebe Performance, Code 96524412A, montiert ist.

Achtung

Für die Montage des Kits elektronisches Getriebe Performance, Code 96524412A, wenden sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.
Zum Abschalten der „DQS"-Funktion muss das Menü geöffnet und die Funktion auf „OFF" gesetzt werden, dazu die Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken.

Die Funktion kann in zwei Verfahrensweisen erneut zugeschaltet werden:

1) durch Ausschalten des Motorrads (Key-Off); beim nächsten Key-On wird die „DQS"-Funktion erneut aktiv resultieren (On);
2) im Menü erneut die Seite „DQS" öffnen und die Funktion auf „On" setzen, dazu die Taste (14, Abb. 5) 3 Sekunden lang drücken.

Sollte es zu einer Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-Off), wird bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-On die Funktion automatisch gesperrt (DQS OFF).

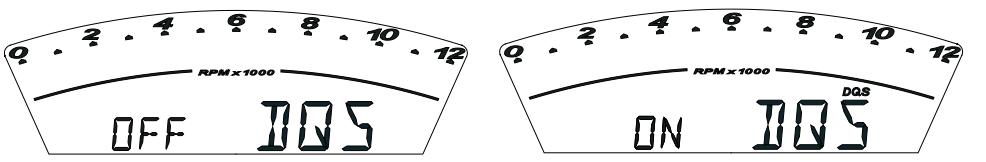


Abb. 29

D

Funktion - Uhreinstellung

Diese Funktion ermöglicht eine Einstellung der Uhr.
Zum Einstellen der Uhrzeit muss man im Menü auf die Seite „TIME SET" gehen.
Befindet man sich auf dieser Seite und drückt 3 Sekunden lang die RESET-Taste (14, Abb. 5) erhält man Zugang zur Einstellfunktion.
Beim Öffnen dieser Funktion blinkt die Angabe „AM" auf; durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" blinkt daraufhin die Angabe „PM" auf; durch Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" kehrt man zur vorausgehenden Anzeige zurück (die Uhrzeit 00:00 schaltet beim Übergang von „AM" auf „PM" auf 12:00 um).
Drückt man die Taste (2, Abb. 10) „▼", gelangt man in die Einstellfunktion der Stunden, die daraufhin aufblinken. Auf jedes Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" rückt die Zählung um 1 Stunde weiter. Hält man die Taste (1, Abb. 10) „▲" länger gedrückt, rückt die Zählung dagegen in Sekundenschritten um 1 Stunde weiter (bei längerem Drücken der Taste blinkt die Stundenangabe nicht).
Drückt man die Taste (2, Abb. 10) „▼", gelangt man in die Einstellfunktion der Minuten, die daraufhin aufblinken. Auf jedes Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" rückt die Zählung um 1 Minute weiter. Hält man die Taste (1, Abb. 10) „▲" länger gedrückt, rückt die Zählung dagegen in Sekundenschritten um 1 Minute weiter. Wird die Taste (1, Abb. 10) „▲" länger als 5 Sekunden gedrückt gehalten, kommt es zu einer schneller durchlaufenden Anzeige, d.h. 1 Einheit pro 100 ms (wird die Taste (1, Abb. 10) „▲" länger anhaltend gedrückt, blinken die Sekunden nicht auf).
Drückt man die Taste (1, Abb. 10) „▲", wird die Einstellfunktion geschlossen und erneut die eingestellte Uhrzeit angezeigt.

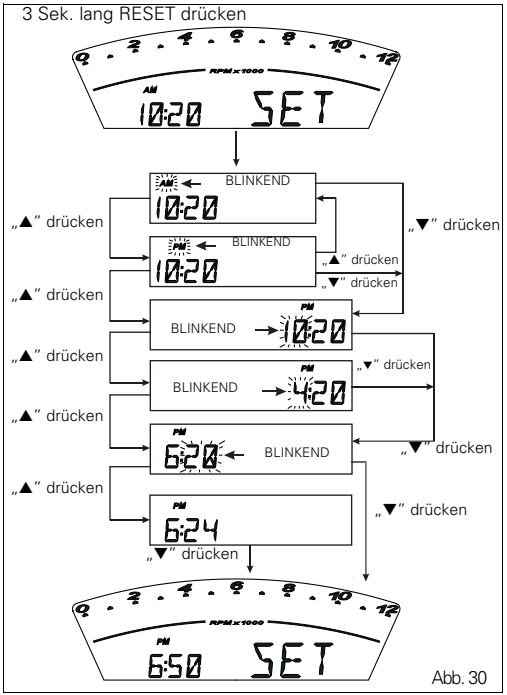


Abb. 30

Cockpitdiagnose

Wichtig
Das Cockpit führt die Systemdiagnose 60 Sekunden nach dem letzten Abschalten der Zündung durch.

Die Anzeige betrifft fehlerhafte Fahrzeugszustände.
Liegen mehrere Fehler vor, werden diese im Rollmodus alle 3 Sekunden angezeigt.
Nachstehend die Tabelle mit den möglichen Fehleranzeigen.

Achtung
Sollte ein Fehler angezeigt werden, muss man sich immer an einen Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt wenden.

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	TPS	1.1	Fehler Drosselklappenpotentiometer
	TPS	1.2	Fehler Drosselklappenpotentiometer
	PRES	2.1	Fehler Drucksensor
	PRES	2.2	Fehler Drucksensor
	T WAT	3.1	Fehler Temperatursensor des Motorkühlwassers
	T WAT	3.2	Fehler Temperatursensor des Motorkühlwassers

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	T AIR	4.1	Fehler Lufttemperatursensor
	T AIR	4.2	Fehler Lufttemperatursensor
	BATT	5.1	Fehler Batteriespannung
	BATT	5.2	Fehler Batteriespannung
	LAMB	6.1	Fehler Lambdasonde
	LAMB	6.2	Fehler Lambdasonde 2
	FUEL	7.1	Fehler - Reserve
	FUEL	7.2	Fehler - Reserve
	DTC	8.0	Fehler Traction Control-Steuergerät
	COIL	10.1	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	10.2	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	11.1	Fehler Spule des senkrechten Zylinders

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	COIL	11.2	Fehler Spule des senkrechten Zylinders
	INJE	12.1	Fehler Einspritzdüse des waagrechten Zylinders
	INJE	12.2	Fehler Einspritzdüse des waagrechten Zylinders
	INJE	13.1	Fehler Einspritzdüse des senkrechten Zylinders
	INJE	13.2	Fehler Einspritzdüse des senkrechten Zylinders
	PUMP	16.0	Fehler Kraftstoffpumpenrelais
	FAN	18.1	Fehler Lüfterradrelais
	FAN	18.2	Fehler Lüfterradrelais
	STRT	19.1	Fehler Fernanlassschalter
	STRT	19.2	Fehler Fernanlassschalter
	STEP	21.1	Fehler Steppermotor
	STEP	21.2	Fehler Steppermotor

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	STEP	21.3	Fehler Steppermotor
	LAMB	22.1	Fehler Lambda Heizelemente
	LAMB	22.2	Fehler Lambda Heizelemente
	EXVL	23.1	Fehler Stellantrieb Auslasssteuerung
	EXVL	23.2	Fehler Stellantrieb Auslasssteuerung
	EXVL	23.3	Fehler Stellantrieb Auslasssteuerung
	EXVL	23.4	Fehler Stellantrieb Auslasssteuerung
	ECU	30.0	Fehler Motorsteuergerät
	PK UP	34.0	Fehler Pick-Up Sensor
	SPEED	36.0	Fehler Tachometersensor
	IMMO	37.0	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.1	Fehler Wegfahrsperre

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG		FEHLER
	IMMO	37.5	Fehler Wegfahrsperre
	CAN	38.0	Fehler Kommunikationsleitung CAN

Funktion - automatisches „AUSSCHALTEN" der Blinkerfunktion

Nach Einschalten der beiden Blinker kann deren Funktion über die RESET-Taste (14, Abb. 5) ausgeschaltet werden. Sollte dieses „RESET" nicht erfolgen, schaltet sich die Blinkerfunktion nach Hinterlegen einer Strecke von 1 km (0,6 Meilen) nach Aktivieren des Blinkers automatisch ab.

Funktion - „graduelle" Scheinwerfereinschaltung

Beim Key-On erfolgt das Einschalten des Abblendlichts (LO) „graduell" (Einschaltdauer circa 3 Sekunden).
Das Ausschalten erfolgt dagegen sofort.

Funktion - „intelligente" Scheinwerferausschaltung

Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs, indem das Ausschalten des Scheinwerfers automatisch geregelt wird. Sie wird in 3 Fällen aktiviert:

- im 1. Fall, wenn der Zündschlüsselschalter von OFF auf ON gedreht wird und innerhalb von 60 Sekunden kein Motorstart erfolgt, wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 2. Fall, nach dem normalen Einsatz des Motorrads mit eingeschaltetem Scheinwerfer, wenn der Motor durch Betätigen der RUN-STOP -Taste an der rechten Umschaltereinheit abgestellt wird.
  In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach dem Abschalten des Motors ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 3. Fall wird der Scheinwerfer, sobald der Motor gestartet wird, aus- und wieder eingeschaltet.

Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre)

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Anlassverfahren unterschiedlich ausfällt und anhand dessen, das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 31)

Mit dem Motorrad wird folgendes ausgehändigt:
- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).

Sie enthalten den „Code der Wegfahrsperre".

Hinweis

Ihr Ducati Vertragshändler könnte Sie womöglich auffordern, die Code Card zum Durchführen bestimmter Operationen auszuhändigen.

Bei den schwarzen Schlüsseln (B) handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- als Zündschlüssel,
- dem Öffnen des Kraftstofftanks,
- dem Öffnen des Sitzbankschlosses.

Hinweis

Gemeinsam mit den beiden Schlüsseln wird auch ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Kennnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung

Sie sollten immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für die Benutzung des Motorrads verwenden.

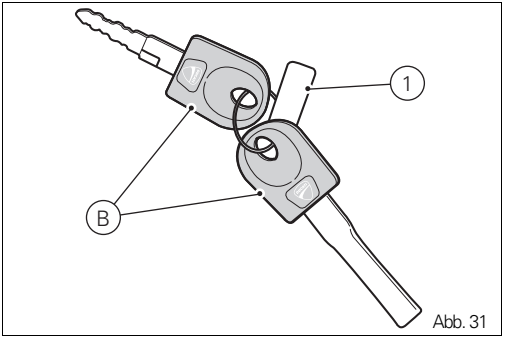


Abb. 31

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 32) ausgehändigt, auf der der elektronische Code (A, Abb. 33) angegeben wird, der im Fall einer Motorsperre und daher einer mangelnden Zündung nach einem KEY-ON zu verwenden ist.

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Der Fahrer sollte den auf der CODE CARD angegeben elektronischen Code immer mit sich führen, falls eine Motorfreigabe anhand des nachstehend beschriebenen Verfahrens erforderlich sein sollte. Bei Problemen am Immobilizersystem hat der Fahrer dann die Möglichkeit, die durch das Aufleuchten der ambergelben Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD„ (8, Abb. 3) angezeigte „Motorsperre" aufzuheben.
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (electronic code) durchgeführt werden.

Achtung

Die Code Card wird vom Vertragshändler zur Neuprogrammierung oder zum Austausch eines Schlüssels angefordert.

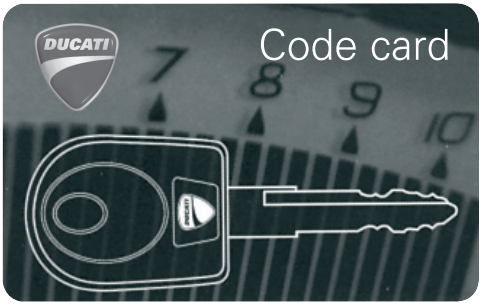


Abb. 32

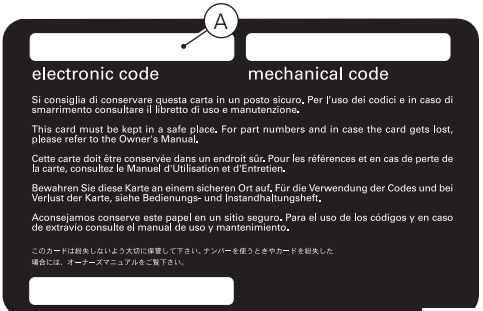

A
electronic code
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro. Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place. For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr. Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf. Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro. Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

Abb. 33

D

Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre)

Sollte es zum Auslösen der „Immobilizer-SPERRE" gekommen sein, kann das „Immobilizer-Freigabe"-Verfahren über das Cockpit durchgeführt werden. Dazu muss man in die entsprechende Funktion treten und wie folgt verfahren:
Das Menü auf der Seite „CODE" öffnen.

Hinweis

Dieses Menü darf nur bei Vorliegen von mindestens einem Fehler der Wegfahrsperre aktiviert sein.

Auf dieser Menüseite wird stets der Anfangscode „00000" angezeigt; drückt man nun 3 Sekunden lang die RESET-Taste (14, Abb. 5) wird das Verfahren zur Eingabe des auf der Code Card angegebenen Elektronikcodes abgerufen.

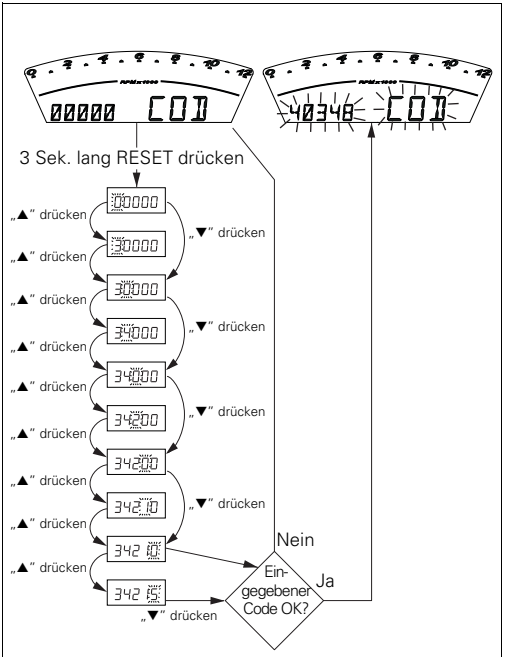


Abb. 34

Codeeingabe:
Nach Abrufen dieser Funktion blinkt die erste Stelle links.
Taste (1, Abb. 10):
Auf jedes Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" rückt die Zählung um eine Ziffer pro Sekunde weiter.
Drückt man die Taste (2, Abb. 10) „▼", gelangt man in die Einstellfunktion der zweiten Ziffer, die dabei aufblinkt. Auf jedes Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" rückt die Zählung um eine Ziffer pro Sekunde weiter.
Drückt man die Taste (2, Abb. 10) „▼", gelangt man in die Einstellfunktion der dritten Ziffer, die dabei aufblinkt. Auf jedes Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" rückt die Zählung um eine Ziffer pro Sekunde weiter.
Drückt man die Taste (2, Abb. 10) „▼", gelangt man in die Einstellfunktion der vierten Ziffer, die dabei aufblinkt. Auf jedes Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" rückt die Zählung um eine Ziffer pro Sekunde weiter.
Drückt man die Taste (2, Abb. 10) „▼", gelangt man in die Einstellfunktion der fünften Ziffer, die dabei aufblinkt. Auf jedes Drücken der Taste (1, Abb. 10) „▲" rückt die Zählung um eine Ziffer pro Sekunde weiter.
Drückt man die Taste (2, Abb. 10) „▼" wird der Code bestätigt.

Wurde der Code richtig eingegeben, blinken die Angabe „CODE" sowie der eingegebene Code 4 Sekunden lang gleichzeitig auf; die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/ Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 3) erlischt, das Cockpit beendet daraufhin automatisch das Menü und gestattet das „vorübergehende" Anlassen des Fahrzeugs.
Verbleibt der Fehler dagegen am Cockpit, wird beim nächsten Einschalten der Zündung der Motor weiterhin gesperrt sein.
Sollte der Code nicht korrekt eingegeben worden sein, kehrt das Cockpit automatisch in das Menü „CODE" zurück und zeigt den Code „00000" an

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON können sich folgende Situationen ergeben:

1) wird der Code erkannt, deaktiviert das Schutzsystem die Motorsperre. Auf das Drücken der START-Taste (2, Abb. 41) hin, springt der Motor an.

2) Sollte die Kontrollleuchte der „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD" (8, Abb. 3) aufleuchten und nach dem Drücken der Taste (2, Abb. 10) „▼" die Seite mit der Angabe „IMMO" angezeigt werden, bedeutet dies, dass der Code nicht erkannt wurde. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF und dann wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.

Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.

Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel speichern.

Der Kunde kann vom Ducati Kundendienst auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer im Fall eines Eigentümerwechsels müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Bedienelemente

Achtung
In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads (Abb. 35)

1) Cockpit
2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre
3) Linker Umschalter
4) Kupplungssteuerhebel
5) Hinterradbremspedal
6) Rechter Umschalter
7) Gasdrehgriff
8) Vorderradbremshebel
9) Schaltpedal

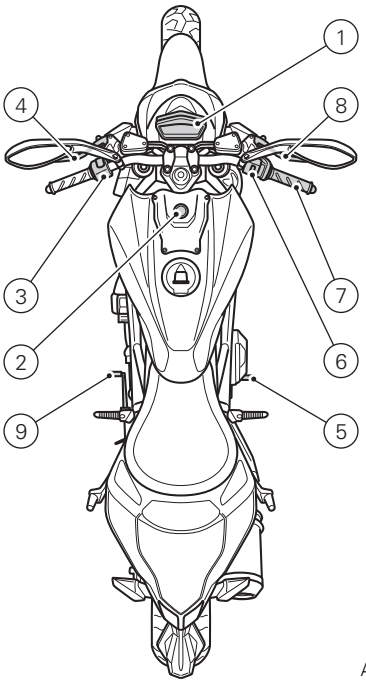


Abb. 35

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

(Abb. 36)

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

A) ○ : Funktion von Lichtern und Motor befähigt.
B) ⊠ : Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.
C) 🔒 : Lenker blockiert.
D) P≤ : Standlicht und Lenkersperre.

Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

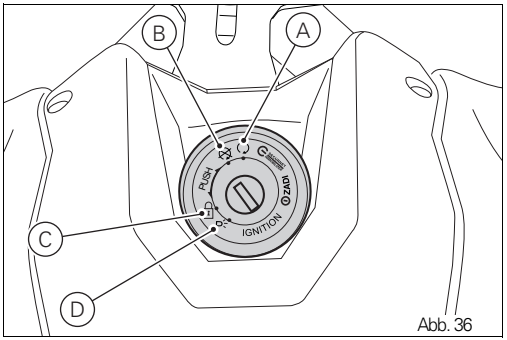


Abb. 36

Linker Umschalter (Abb. 38 und Abb. 37)

1) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, mit zwei Positionen:
   Position = Abblendlicht eingeschaltet (A);
   Position = Fernlicht eingeschaltet (B).
   Taste = Lichthupe (FLASH) und Cockpitsteuerung (C).

2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen:
   Mittlere Position = ausgeschaltet;
   Position = Abbiegen nach links;
   Position = Abbiegen nach rechts.
   Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Taste = Hupe

4) Cockpit-Steuertaste Position: „▲".
5) Cockpit-Steuertaste Position: „▼".

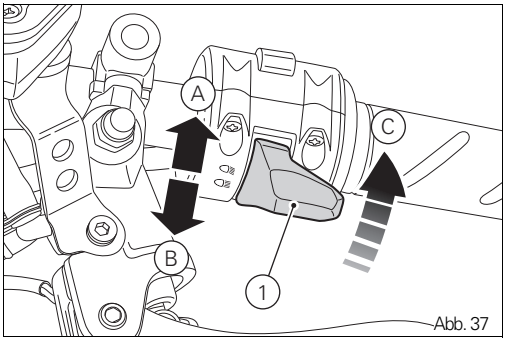


Abb. 37

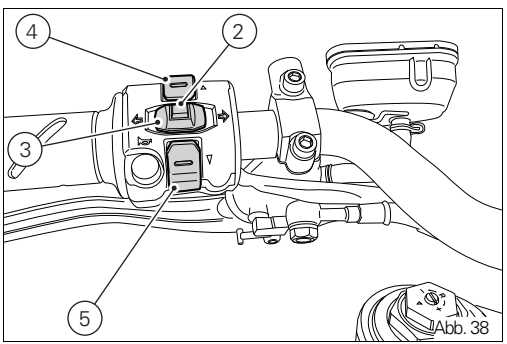


Abb. 38

D

Kupplungssteuerhebel

Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.
Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

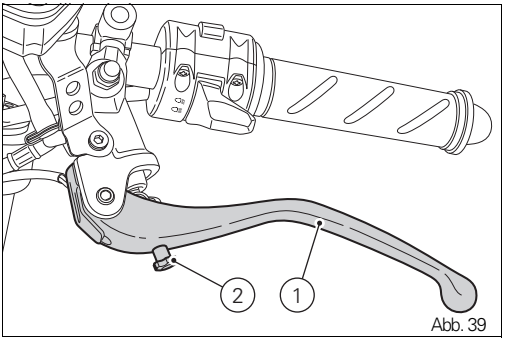


Abb. 39

Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Die korrekte Verwendung dieser Vorrichtung verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

Hinweis

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Rechter Umschalter (Abb. 40 und Abb. 41)

1) MOTORSTOPP-Schalter, zwei Positionen:
Position „ ⟳ " (RUN) = Betrieb (A, Abb. 41);
Position „ ⊗ " (OFF) = Motorstopp (B, Abb. 41).

Achtung

Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position „ ⟳ " (A, Abb. 41) zurückgestellt werden, dann kann man das Motorrad starten.

Wichtig

Wird der Motor nach Fahren mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Schalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf ON gelassen, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste „ ⏲ " = Motoranlass.

Gasdrehgriff (Abb. 40)

Der Gasdrehgriff (3, Abb. 40) an der rechten Lenkerhälfte steuert die Öffnung der Klappen des Drosselklappenkörpers. Bei Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

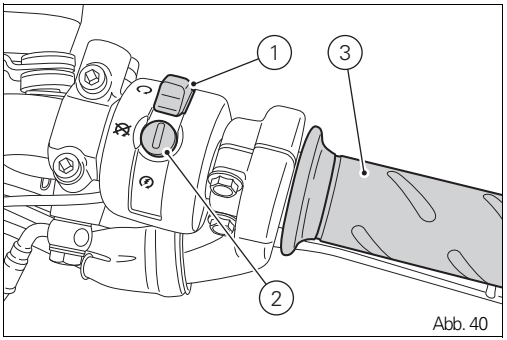


Abb. 40

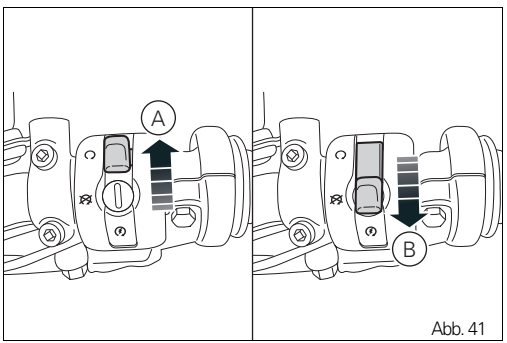


Abb. 41

D

Vorderradbremshebel (Abb. 42)

Durch Ziehen des Hebels (1) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.

Der Bremshebel (1) ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem der Abstand zwischen Hebel und Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.

Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

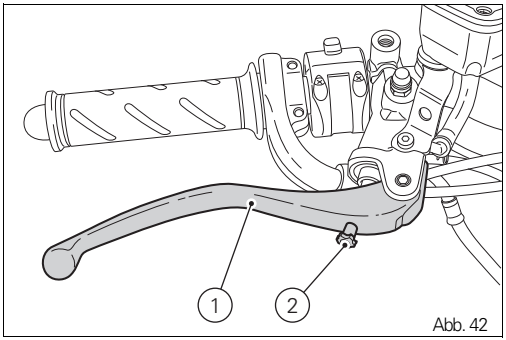


Abb. 42

Hinterradbremspedal (Abb. 43)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

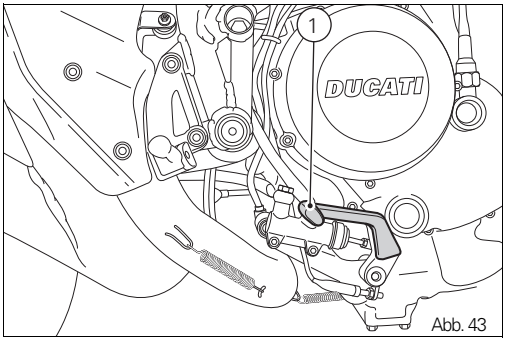


Abb. 43

Schaltpedal (Abb. 44)

Das Schaltpedal verfügt über eine Ruheposition N, die sich in der Mitte befindet und in die es automatisch wieder zurückkehrt. Diese Bedingung wird durch Aufleuchten der Anzeige N (3, Abb. 3) im Cockpit angezeigt.
Das Pedal wird wie folgt betätigt:
nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herunterschalten. Damit erlischt die Anzeige N im Cockpit.
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.
Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

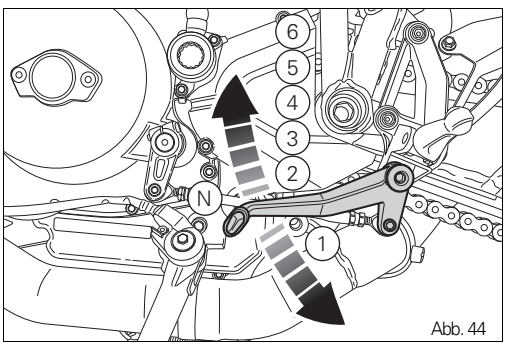


Abb. 44

D

Einstellung der Position des Schalt- und des Hinterradbremspedals

(Abb. 45 und Abb. 46)

Zur Abstimmung auf die individuellen Bedürfnisse jeden Motorradfahrers kann die Position des Schalt- und Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden. Die Position des Schaltpedals kann folgendermaßen geändert werden:

die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis

Die Mutter (2) hat ein Linksgewinde.

Die Schaltstange (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.

Die beiden Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

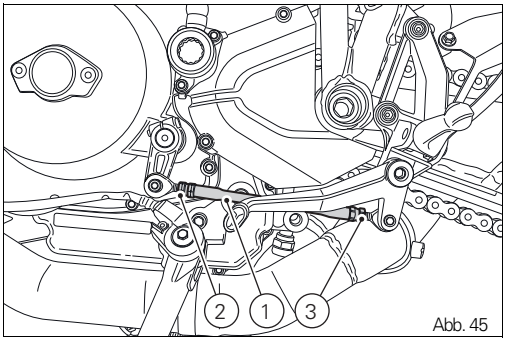


Abb. 45

Die Position des Pedalhebels der Hinterradbremssteuerung kann wie folgt geändert werden:
Die Kontermutter (4) lockern.
Die Einstellschraube (5) des Pedalhubs solange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (4) mit einem Anzugsmoment von 2,3 Nm festziehen.
Den Leerhub des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm vor Ansprechen der Bremse betragen.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) am Zylinderstab lockern.
Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, um ihn dagegen zu mindern lockern.
Die Kontermutter (6) mit einem Anzugsmoment von 7,5 Nm festziehen und erneut das Spiel kontrollieren.

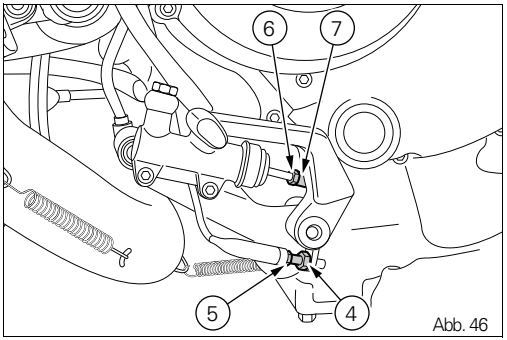


Abb. 46

Hauptbestandteile und -vorrichtungen

Position am Motorrad (Abb. 47)

1) Kraftstofftankverschluss
2) Sitzbankschloss
3) Seitenständer
4) Katalysator
5) Rückspiegel
6) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel
7) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
8) Auspuffschalldämpfer (siehe „Achtung" auf Seite 76)

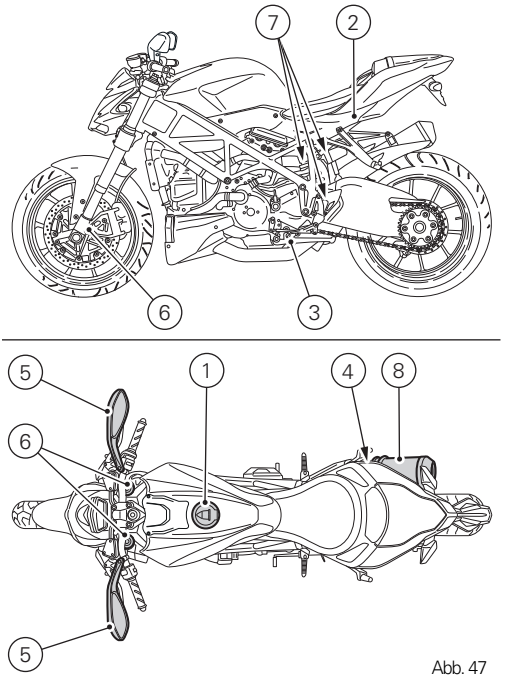


Abb. 47

Kraftstofftankverschluss (Abb. 48)

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen

Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

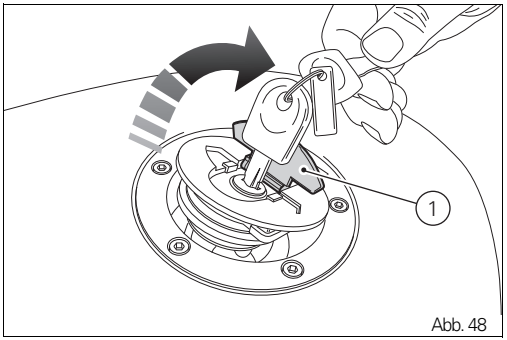


Abb. 48

Hinweis

Das Schließen des Tankverschlusses ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 78) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

Sitzbankschloss (Abb. 49 und Abb. 50)

Öffnen

Den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss (1, Abb. 49) stecken und so lange im Uhrzeigersinn drehen, bis die Verriegelung aufschnappt.
Die Sitzbank nach vorne drücken und sie so aus den vorderen Haltern lösen, dann so lange anheben, bis sie sich abziehen lässt.

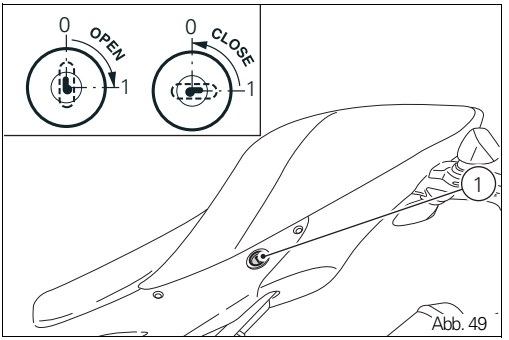


Abb. 49

Schließen

Die Verankerungen (3) am Sitzbankboden in die entsprechenden Öffnungen am Heck einführen und dabei unter dem Rahmenrohr einschieben.
Den hinteren Teil der Beifahrersitzbank so lange nach unten drücken, bis es zum Einrasten des Stifts (4) der Verriegelung (5) kommt.
Durch leichtes Ziehen der Beifahrersitzbank nach oben hin sicherstellen, dass sie korrekt befestigt resultiert.

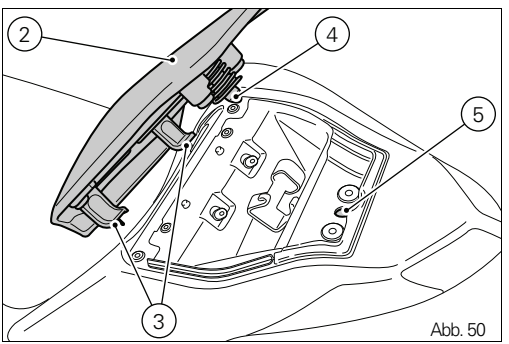


Abb. 50

D

Seitenständer (Abb. 51)

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit schweren Schäden verbundenem Umfallen des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten.
Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Schubarm (1) mit dem Fußrücken nach oben drücken.

Hinweis
Die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.

Hinweis
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

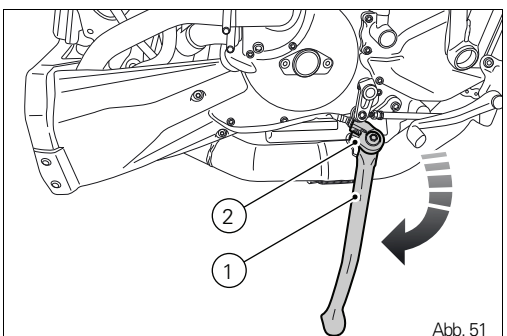


Abb. 51

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads kann sowohl in der Zugstufe (Rückzug) und der Druckstufe der Holme als auch in der Federvorspannung reguliert werden.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) für die Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Abb. 52);
2) für die Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn (Abb. 52);
3) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe (Abb. 53).

Den Seitenständer ausklappen und das Motorrad auf ebenem und festem Untergrund abstellen. Die sich am Scheitel der Gabelholme befindliche Einstellschraube (1) mit dem entsprechenden Schlüssel drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken. Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers kann man die am Gabelfuß jedes Gabelholms angeordnete Einstellschraube (3) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe einwirken. Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht. Wird die Einstellschraube vollständig eingeschraubt, erhält man die Position „0", die der maximalen Dämpfung entspricht. Beginnt man aus dieser Position heraus und dreht gegen den Uhrzeigersinn, können die entsprechenden Klicks mitgezählt werden. Zur Änderung der Vorspannung der in den Holmen liegenden Feder, die Sechskant-Einstellschraube (2, Abb. 52) mit einem 22 mm-Sechskantschlüssel betätigen und dabei von der vollständig geöffneten Position (Uhrzeigersinn) aus beginnen. Jede vollständige Umdrehung im Uhrzeigersinn, beginnend beim Bezugspunkt (A, Abb. 52), entspricht 1 mm Federvorspannung auf insgesamt 15 mm, die 3 vollständigen Umdrehungen entsprechen.

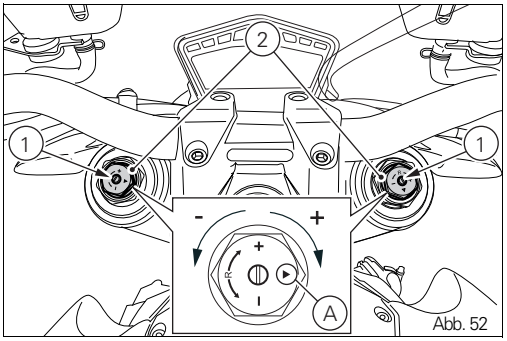


Abb. 52

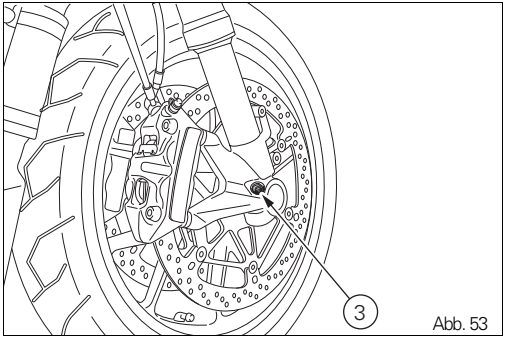


Abb. 53

Die Standardeinstellungen sind:
Druckstufe:
1,5 Drehungen (von ganz geschlossen);
Zugstufe:
2,5 Drehungen (von ganz geschlossen).
Federvorspannung 2 mm: von GANZ GEÖFFNET im Uhrzeigersinn um 2 Drehungen anschrauben entspricht 2 mm Ist-Vorspannung.

Wichtig
Die Einstellelemente beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

Sehen Sie bitte in der Tabelle auf Seite 69 nach, um die Federungen je nach Einsatz des Motorrads einzustellen.

Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein (Abb. 54)

Das Federbein hat außen liegende Einstellelemente, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Lastbedingungen zulassen.
Das Einstellelement auf der linken Seite (1) an der unteren Federbeinanlenkung der Schwinge reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung).
Das Einstellelement (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.
Durch ein Drehen der Einstellelemente (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, in die andere Richtung dagegen gemindert.

Standardeinstellung:
Aus der vollkommen geschlossenen Position (Uhrzeigersinn) wie folgt lösen:
Einstellelement (1) um 9 Klicks (von ganz geschlossen);
Einstellelement (2) um 1,5 Klicks (von ganz geschlossen).
Federvorspannung: 23 mm.

Die beiden Nutmuttern (3), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet sind, dienen der Einstellung der Vorspannung der äußeren Feder. Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. DURCH ANZIEHEN oder LÖSEN der unteren Nutmutter wird die Vorspannung ERHÖHT bzw. GEMINDERT.

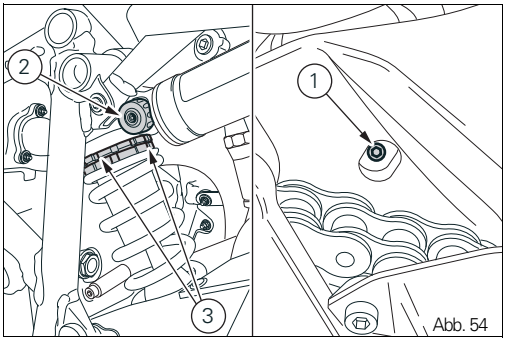


Abb. 54

Nach Einstellung der gewünschten Vorspannung die obere Feststellnutmutter anziehen.

Achtung
Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

Achtung
Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, falls es von unerfahrenen Personen ausgebaut werden sollte, schwere Schäden verursachen.

Beim geplanten Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

Nachstehend eine Tabelle mit den Einstellungen der Federungen für die unterschiedlichen Einsätze des Motorrads.

	Zugstufe	Druckstufe	Federvorspannung	
Vorderradgabel	2,5 Drehungen von ganz geschlossen	1,5 Drehungen von ganz geschlossen	2 Drehungen von ganz geöffnet	Setup für den Straßeneinsatz "Comfort"
Zentralfederbein	9 Klicks von ganz geschlossen	1,5 Drehungen von ganz geschlossen	23 mm	
Vorderradgabel	2,5 Drehungen von ganz geschlossen	1/2 Drehung von ganz geschlossen	2 Drehungen von ganz geöffnet	Setup für den Straßeneinsatz "Sport"
Zentralfederbein	5 Klicks von ganz geschlossen	1/4 Drehung von ganz geschlossen	23 mm	

Gebrauchsnormen

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl (Abb. 55)

Während der Einfahrzeit und dem normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:

1) bis 1000 km;
2) von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden:
5.500÷6000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads sollte die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variiert werden, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.

Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge auf den Bremsscheiben.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die um die dauerhafte Funktionstüchtigkeit der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor, besonders an Steigungen, nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf jedoch nicht überschritten werden:
7000 min^{-1}.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

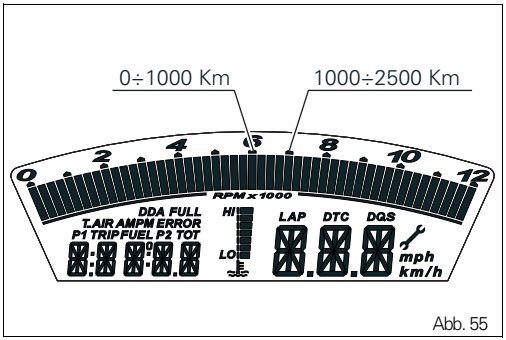


Abb. 55

D

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Fahrzeug und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist Folgendes zu kontrollieren:
KRAFTSTOFF IM TANK
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 78).
MOTORÖLFÜLLSTAND
Über das Schauglas den Füllstand in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 96).
BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
In den jeweiligen Behältern den Füllstand der Flüssigkeiten prüfen (Seite 82).
KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Stand im Ausgleichsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (Seite 81).
REIFENZUSTAND
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 94).
FUNKTIONALITÄT DER STEUERUNGEN
Brems-/Kupplungshebel und -pedal, Gasdrehgriff und Schaltpedal betätigen und deren Funktionsweise kontrollieren.
LICHTER UND ANZEIGEN
Die Funktionstüchtigkeit der Glühlampen von Beleuchtungsanlage, Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühlampen ersetzen (Seite 90).
VERSCHLÜSSE
Die Blockierung des Tankverschlusses (Seite 63) und der Beifahrersitzbank (Seite 64) kontrollieren.
STÄNDER
Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 65).

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motoranlass

Achtung
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen (siehe Seite 10).

Achtung
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

1) Den Zündschlüsselschalter in die Position ON ON (1, Abb. 56) bringen. Überprüfen, ob die grüne Kontrollleuchte N und die rote Kontrollleuchte am Cockpit aufleuchten.

Wichtig
Die Öldruckanzeige muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.

Achtung
Der Seitenständer muss sich in seiner Ruheposition (waagrecht) befinden, da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindert.

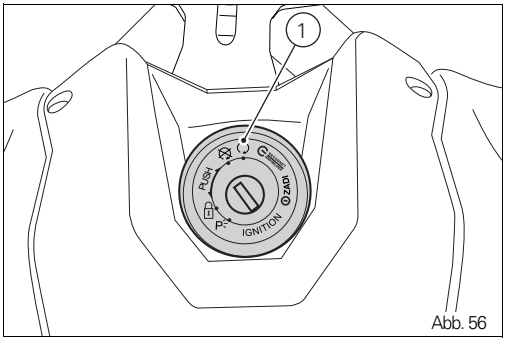


Abb. 56

D

Hinweis

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor nur dann gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

2) Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (2, Abb. 57) in der Position ⟲ (RUN) befindet, dann die Startertaste (3, Abb. 57) drücken.

Wichtig

Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst abwarten, bis das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

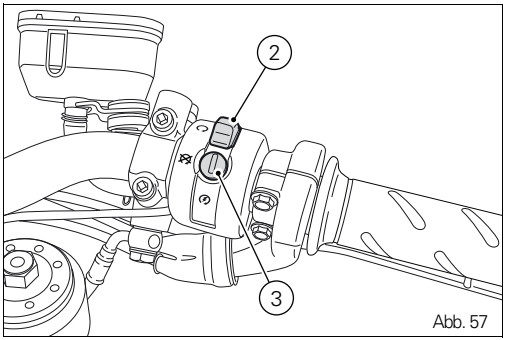


Abb. 57

Starten und Fahren

1) Den Motor durch Betätigen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs, den Motor beschleunigen, dann den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Fahrzeug fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen und die Motordrehzahl mindern, auskuppeln, den Gangwahlhebel heben, dann den Kupplungshebel zurücklassen.

Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Abbremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um zu vermeiden, dass der Motor plötzlich stoppt.

Achtung

Das unabhängige Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.
Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum damit Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel in Position (2, Abb. 58) drehen und so den Motor abstellen.

Wichtig

Den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf ON, Position (1, Abb. 58), belassen, um so Schäden an den elektrischen Komponenten zu vermeiden.

Parken

Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 65).
Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel in die Position (3, Abb. 59) drehen, um so Diebstählen vorzubeugen.
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position (4, Abb. 59) drehen.

Wichtig

Den Zündschalter nicht zu lange in der Position (4, Abb. 59) belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

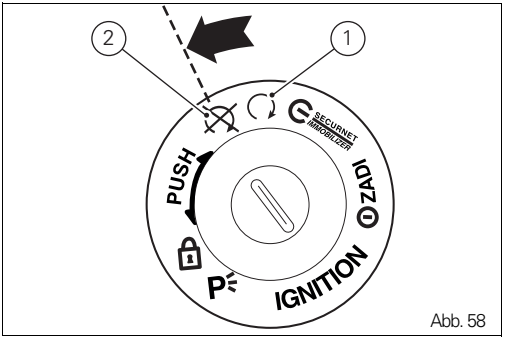


Abb. 58

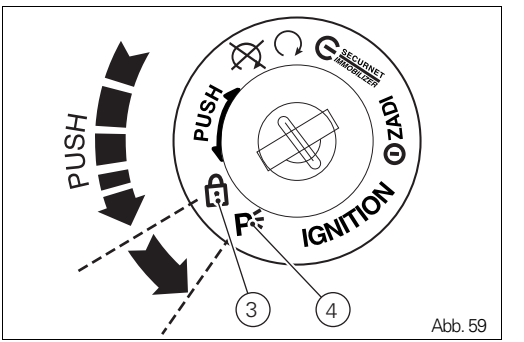


Abb. 59

D

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Achtung
Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z.B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlösser usw.) ist äußerst gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads sowie die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beeinträchtigen.

Tanken (Abb. 60)

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlussschachts bleiben.

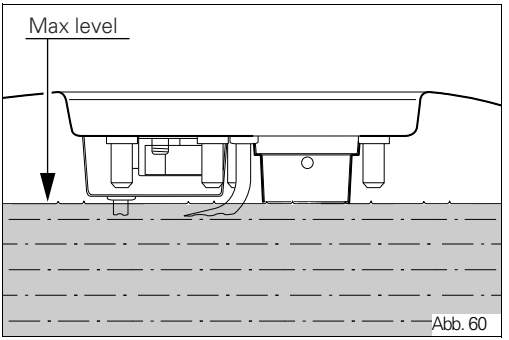


Abb. 60

Achtung

Kraftstoff mit geringem Bleigehalt mit einer Mindestoktanzahl von 95 ROZ (siehe Tabelle „Betriebsstoffe", Seite 105) verwenden.
Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

Achtung (Version USA)

Kraftstoff mit geringem Bleigehalt mit einer Mindestoktanzahl von 90 (ROZ+MOZ)/2 (siehe Tabelle „Betriebsstoffe", Seite 105) verwenden.

Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 61)

Im Fach unter der Beifahrersitzbank ist das Betriebs- und Instandhaltungsheft angeordnet.
Unter der Heckverkleidung auf der rechten Seite des Fahrzeugs ist der Werkzeugsatz (1) mit Klettband befestigt.
Er enthält folgendes Material:

- Sechskant-Zündkerzenschlüssel;
- Stift für Zündkerzenschlüssel;
- Doppel-Schraubendreher;
- Inbusschlüssel für Verkleidungen.

Für den Zugang zum Werkzeugsatz (1) die Fahrersitzbank wie auf Seite 112 angegeben abnehmen.

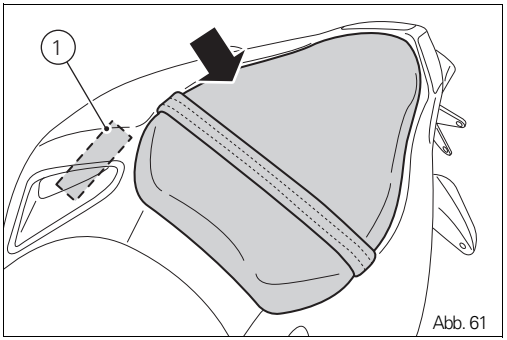


Abb. 61

USB-Datenlogger

Hinweis

Als Ersatzteil kann der UBS-Datenlogger (1) erworben werden.

Um ihn benutzen zu können, muss er mit montiertem Verschluss (2) und mit am Hauptkabelbaum angeschlossenen Stecker (3) unter der Sitzbank installiert werden.
Bezug auf das Verfahren „DDA-Datenlogger" im Paragraph „LCD - Einstellen/Anzeige der Parameter" nehmen.

Hinweis

Den Besitzern des Ducati Data Analyzer (DDA) steht ein Online-Service (http://dda.prosa.com) zur Verfügung. Dieser Service bietet Ihnen während des Einsatzes des DDA auf Ihrem PC die erforderliche Unterstützung, sowohl bezüglich der Device selbst, als auch was die Software zur Analyse der erfassten Daten anbelangt.

Achtung

Den DDA-Datenlogger nach Gebrauch wieder von der Hauptverkabelung lösen.

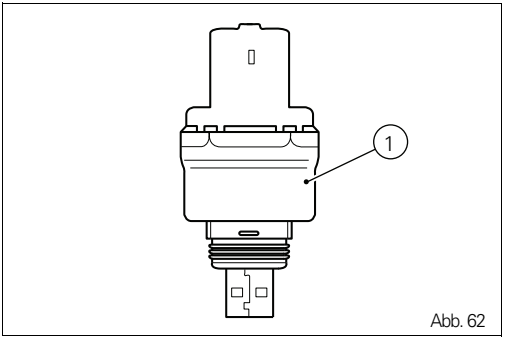


Abb. 62

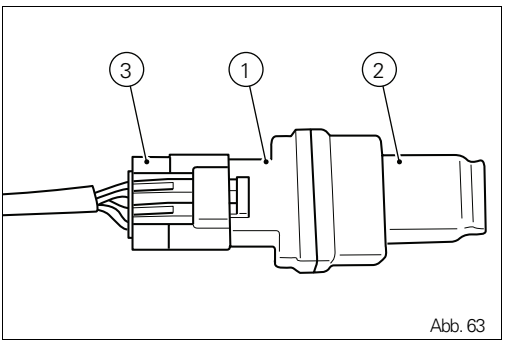


Abb. 63

Hauptsächliche Einsatz- und Instandhaltungsmaßnahmen

Austausch des Luftfilters

Wichtig
Wenden Sie sich bezüglich der Instandhaltungseingriffe am Luftfilter an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands (Abb. 64)

Den Stand der im rechtsseitigen Ausgleichsbehälter vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter angebrachten Markierungen (1) und (2) liegen: die Markierung (2) entspricht dem MAX Füllstand, die Markierung (1) entspricht dem MIN Füllstand.
Sollte der Füllstand unter MIN absinken, muss entsprechend Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Den Einfüllverschluss (3, Abb. 64) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und dem Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des MAX-Füllstands nachfüllen.

Den Verschluss (3) wieder aufschrauben, dann die abgenommenen Teile montieren.
Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (entsprechend einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab -20 °C/-4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,3 dm^3 (Liter).

Achtung
Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und am senkrecht und eben stehenden Motorrad erfolgen.

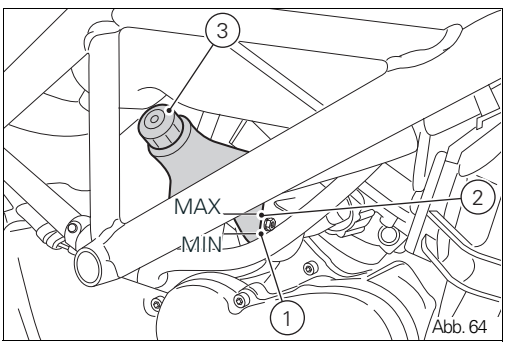


Abb. 64

Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Der Füllstand darf nie unter die Markierung MIN an den jeweiligen Behältern (Abb. 65) absinken (auf der Abbildung werden die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorder- und der Hinterradbremse dargestellt).
Ein zu niedriger Füllstand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Intervallen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

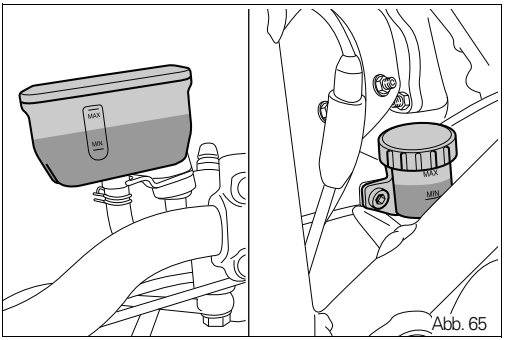


Abb. 65

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, wenden Sie sich bitte an einen Ducati-Vertragshändler oder eine -Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle und Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder sollte es beim Einlegen eines Gangs stehen bleiben, könnte dies daran liegen, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. Sich in diesem Fall an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen lassen.

Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf also nicht überschritten werden.

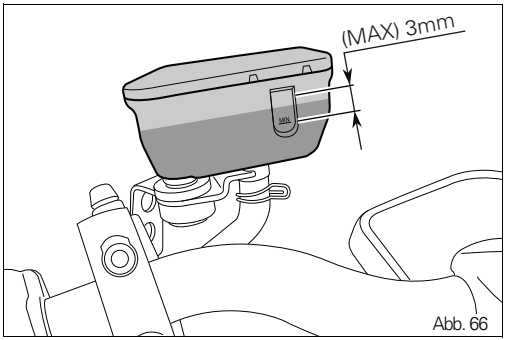


Abb. 66

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes

(Abb. 67 und Abb. 68)

Den Verschleißzustand der Bremsbeläge über die Öffnung zwischen den Bremssätteln kontrollieren.
Resultiert die Stärke des Reibmaterials, auch wenn nur an einem einzigen Bremsbelag, circa 1 mm, müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.

Achtung

Bei einem über den Grenzwert reichenden Verschleiß des Reibbelags würde es zu einem Kontakt mit der Metallaufnahme der Bremsscheibe kommen und damit die Bremsleistung gemindert, die Integrität der Bremsscheibe und die Sicherheit des Fahrers gefährdet werden.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

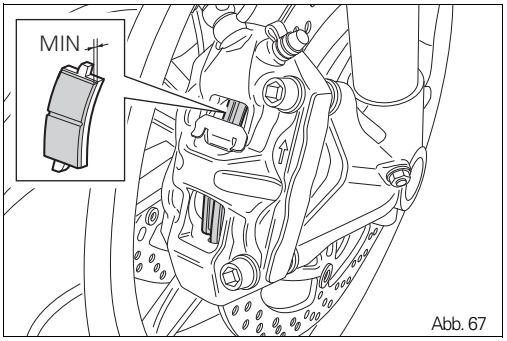


Abb. 67

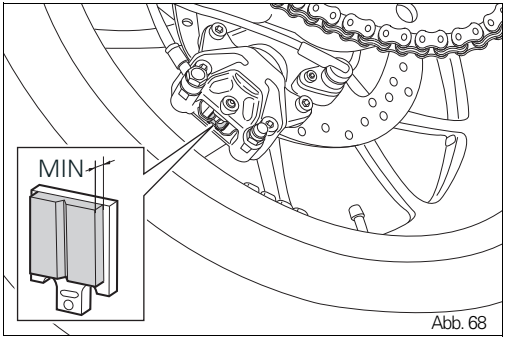


Abb. 68

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeiten ist die äußere Ummantelung des Gaszugs auf ihren Zustand zu überprüfen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung den leichtgängigen Betrieb des jeweiligen inneren Zugs prüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, ist der Austausch durch einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt erforderlich.
Um diese Maßnahmen umgehen zu können, wird im Fall des Gassteuerzugs empfohlen, die Steuerung durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben (1, Abb. 69) zu öffnen und das Ende des Zugs und der Zugrolle mit dem Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

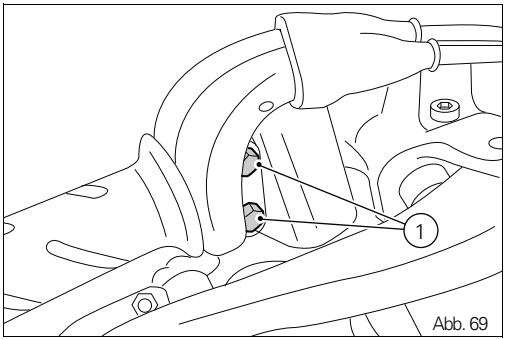


Abb. 69

Achtung

Besonders vorsichtig schließen und dabei den jeweiligen Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 10 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle reibungsanfälligen Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Einstellung des Leerhubs der Gassteuerung

Der Gasdrehgriff muss, am Umriss des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5 ÷ 2,0 mm aufweisen. Falls erforderlich, kann er über die entsprechenden Einstellelemente (1 und 2, Abb. 71) reguliert werden, die an der rechten Seite des Lenkkopfs angeordnet sind.

Das Einstellelement (1) reguliert die Gasöffnung, das andere (2) ist für die Schließung zuständig.

Die Schutzkappen (3) von den Einstellelementen abziehen, dann die Kontermuttern (4) lockern. Die Einstellung erfolgt durch proportionales Einwirken auf beide Einstellelemente: Im Uhrzeigersinn drehen, um das Spiel zu erhöhen, gegen den Uhrzeigersinn, um es zu reduzieren. Nach erfolgter Einstellung die Kontermuttern (4) anziehen, dann die Schutzkappen wieder über die Einstellelement ziehen.

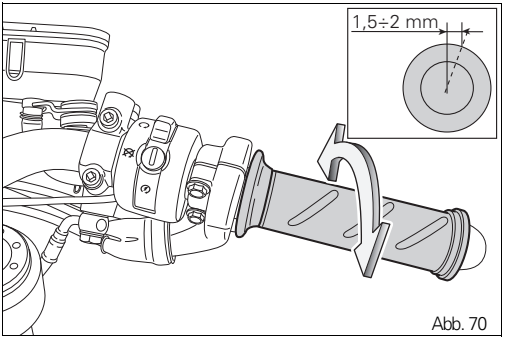


Abb. 70

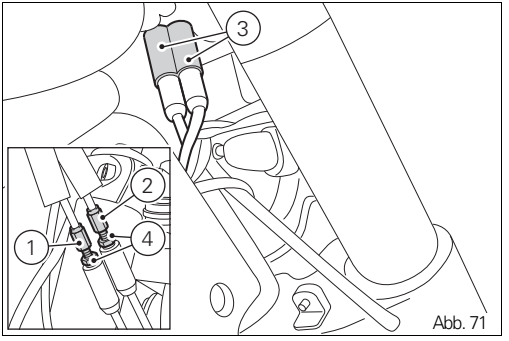


Abb. 71

Laden der Batterie (Abb. 73 und Abb. 72)

Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden. Die Beifahrersitzbank (Seite 64) abnehmen, dazu die Schrauben (1) lösen, dann das Sitzbankstaufach (2) abnehmen. Zuerst den negativen, schwarzen (-), daraufhin den positiven, roten Anschluss (**+**) abziehen. Die Batterie nach oben hin aus ihrer Aufnahme herausnehmen.

Achtung

Die Batterie erzeugt explosive Gase: sie von Wärmequellen entfernt halten.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Batterieladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den Pluspol (**+**), schwarz an den Minuspol (-).

Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird: Ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen.
Immer erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.

Die Batterie wieder am Fahrzeug ausrichten, dann die Anschlüsse vornehmen und dabei die Befestigungsschrauben einfetten, um deren Leitfähigkeit zu verbessern. Den Stauraum unter der Sitzbank (2) am Heckrahmen anordnen und mit den Schrauben (1) befestigen. Die Beifahrersitzbank wieder montieren (siehe Seite 64)

Achtung

Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.

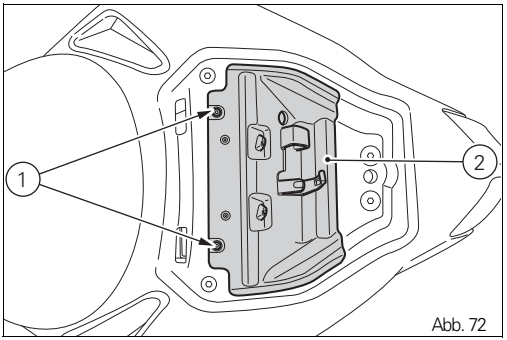


Abb. 72

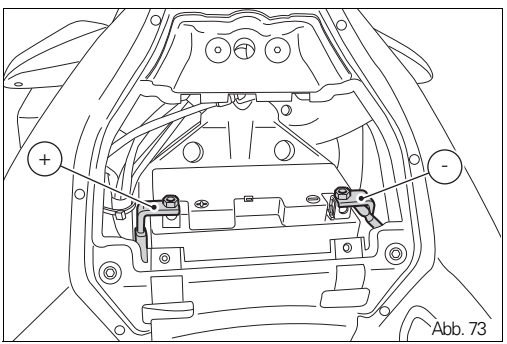


Abb. 73

D

Kontrolle der Antriebskettenspannung
(Abb. 74)

Wichtig
Bezüglich der Kettenspannung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Das Hinterrad so lange drehen, bis der Punkt erreicht wurde, an dem die Kette am stärksten gespannt resultiert. Das Fahrzeug auf dem Seitenständer abstellen. Die Kette am Messpunkt mit einem Finger nach unten drücken, dann wieder loslassen. Die Distanz (A) zwischen der Mitte der Kettenbolzen und dem Aluminiumteil der Hinterradschwinge messen. Hier muss folgender Wert resultieren:
A = 39 ÷ 41 mm.

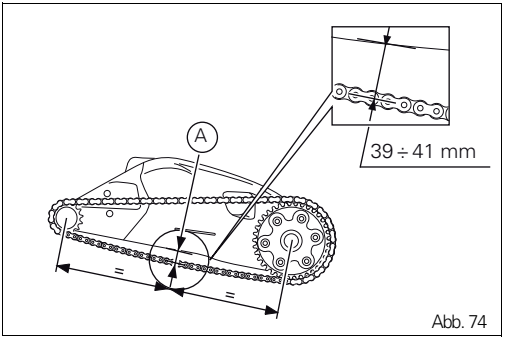


Abb. 74

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Schrauben (1) der Hinterradschwinge ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer von extremer Wichtigkeit.

Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

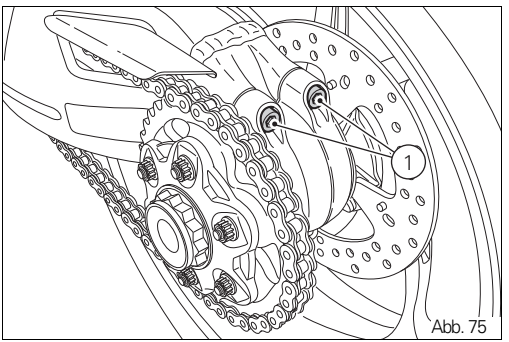


Abb. 75

D

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung solange wie möglich aufrecht zu erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu starke Reinigungseinwirkung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.
Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühlampen der Fern- und Abblendlichter

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühlampe vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzglühlampe die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die im Paragraph „Elektrische Anlage" auf Seite 111 spezifiziert werden. Immer die Funktionstüchtigkeit der eingebauten, neuen Glühlampe kontrollieren, bevor man die zuvor abgenommenen Teile wieder montiert.
Auf der Abb. 76 wird die Position der Glühlampe (1) des Abblendlichts (LO), Fernlichts (HI) und Standlichts (2) angegeben.

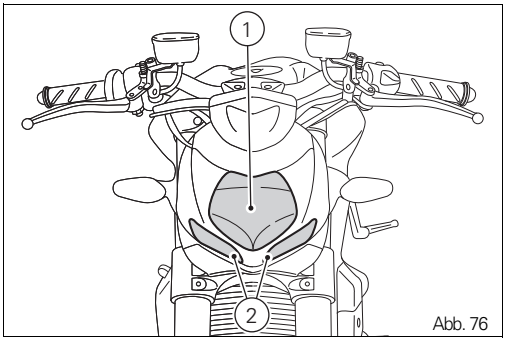


Abb. 76

Scheinwerfer

Wichtig

Den Austausch der Glühlampe des Fern-/Abblendlichts von einem Ducati-Vertragshändler oder einer -Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Achtung

Bei Einsatz des Fahrzeugs im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen des Scheinwerferglases kommen.
Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser von der Scheibe beseitigt.

Hintere Blinker (Abb. 77)

Die Schraube (1) lösen, dann die Blinkernäpfe (2) vom Blinkerhalter abnehmen.
Die Lampe hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Lampe eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Die Blinkernäpfe (2) durch Einfügen des Zahns in den entsprechenden Schlitz am Blinkerhalter montieren.

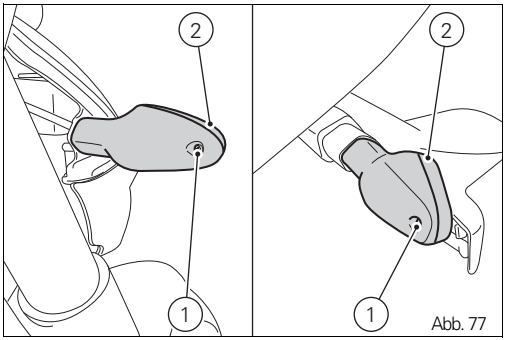


Abb. 77

Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 78)

Für den Zugriff auf die Glühlampe der Kennzeichenbeleuchtung die Abdeckung (3) öffnen, dann die Glühlampe herausziehen und austauschen.

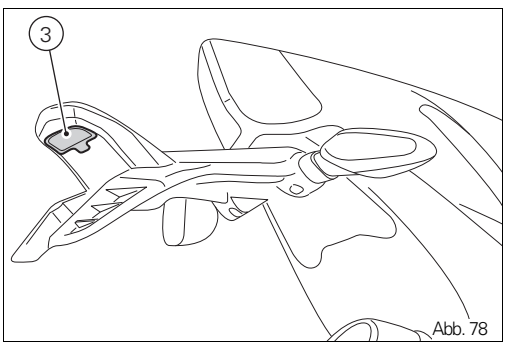


Abb. 78

D

Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 79)

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren; dazu das Motorrad mit auf richtigem Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm, perfekt senkrecht auf seiner Längsachs ausgerichtet, aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegt.

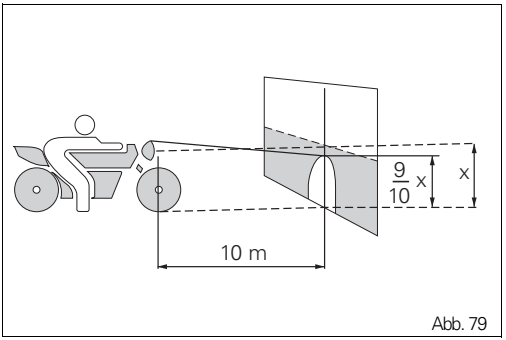


Abb. 79

Hinweis

Bei der hier beschriebenen Verfahrensweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels handelt es sich um das von den „Italienischen Richtlinien" vorgegebene Verfahren.
Die Lichtbündelhöhe den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Korrektur der waagrechten Ausrichtung des linken Scheinwerfers ist durch Betätigen der Einstellschraube (1, Abb. 80) möglich, die hinter dem Scheinwerfer angeordnet ist. Beim Drehen der Schrauben im Uhrzeigersinn bewegt sich der Lichtstrahl nach rechts, umgekehrt nach links.
Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch Betätigen der Einstellschraube (2, Abb. 81) möglich, die hinter dem Scheinwerfer angeordnet ist. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn senkt sich der Lichtstrahl, umgekehrt hebt er sich.

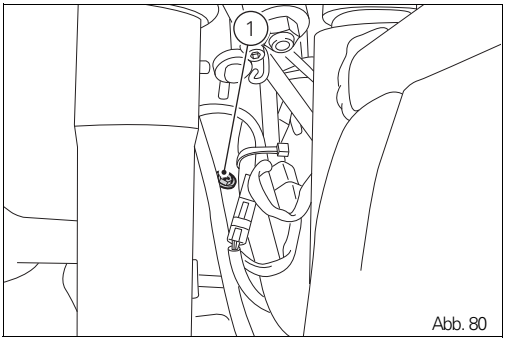


Abb. 80

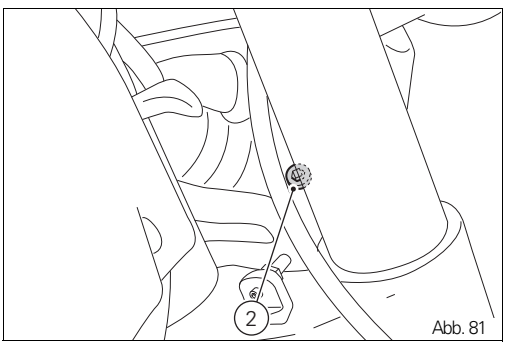


Abb. 81

Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:
2,5 bar.
Reifendruck hinten:
2,5 bar.
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand" messen und anpassen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reifenreparatur oder -wechsel (Tubeless)

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp der Erstausstattung verwenden.

Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach erfolgtem Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Räder bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Wichtig

Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S. Abb. 82) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle der Reifenlauffläche messen.
Die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte hin kontrollieren, besonders an den Seitenwänden.
Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

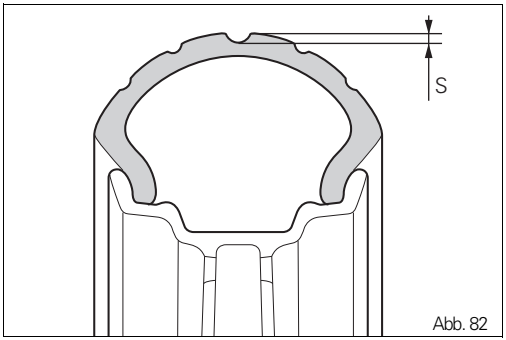


Abb. 82

Kontrolle des Motorölstands (Abb. 83)

Der Motorölstand kann über das Schauglas (1) am Kupplungsdeckel geprüft werden. Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl SHELL Advance 4T Ultra nachgefüllt werden. Den Öleinfüllverschluss (2) abdrehen, dann Öl bis zum Erreichen des festgelegten Stands nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

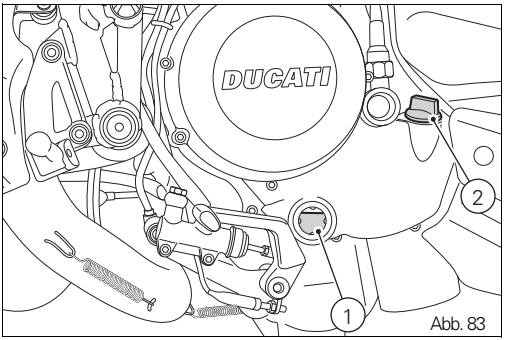


Abb. 83

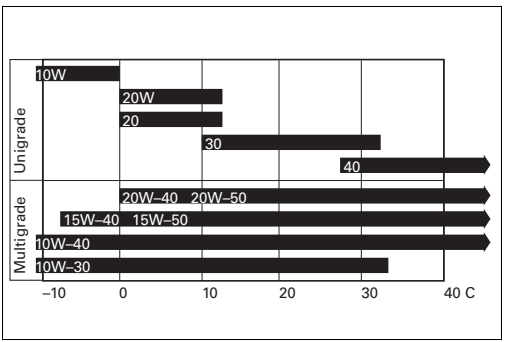
Wichtig

Zum Motoröl- und -filterwechsel zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Zeiten sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität

SAE 15W-50

Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn sich die durchschnittliche Temperatur am Einsatzort des Motorrads innerhalb der angegebenen Temperaturbereiche befindet.



D

Reinigung und Wechsel der Zündkerzen

(Abb. 84)

Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsschritt ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Für die Kontrolle und den Austausch wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, wo das Kerzenbild anhand der mittleren Elektrode analysiert werden kann: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.

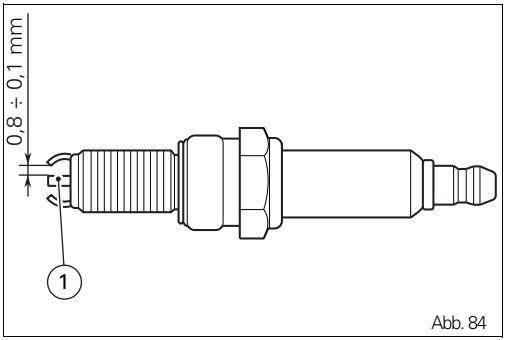


Abb. 84

Hinweis

Den Verschleiß der mittleren Elektrode und die Distanz zwischen den Elektroden überprüfen. Hier muss folgender Wert gegeben sein:
0,8÷0,1 mm.

Wichtig

Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Standgasdrehzahl führen.

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad regelmäßig, je nach Einsatz und Straßenzustand, gereinigt werden. Dazu spezifische Produkte, vorzugsweise biologisch abbaubare Mittel, verwenden und aggressive Reinigungsmittel oder Lösungen vermeiden.
Zum Reinigen der Plexiglasscheibe und der Sitzbank nur Wasser und Neutralseife verwenden.
Die Komponenten aus Aluminium regelmäßig und von Hand reinigen. Spezielle Reinigungsmittel für Aluminium verwenden, die KEINE scheuernden Substanzen oder Ätznatron enthalten.

Hinweis

Keine Schwämme mit scheuernden Teilen oder Metallwolle benutzen, nur weiche Tücher verwenden.

Die Garantie wird nicht für Motorräder gewährleistet, bei denen eine unzureichende Wartung nachgewiesen wird.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seinem Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers, auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann. Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahlen auf das Motorrad richten. Der Einsatz von Hydroreinigern könnte zu Festfressen oder schweren Funktionsstörungen an Vorderradgabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Kondensbildung im Scheinwerfer (Beschlag), Gabeldichtungen, Lufteinlasskanälen sowie Auspufftöpfen und damit zum Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads führen.

Sollten einige Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und die Oberflächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Achtung

Die Fahrzeugwäsche, Regen oder Feuchtigkeit können das Beschlagen des Scheinwerferlinse verursachen.
Das kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers unterstützt das Beseitigen des sich an der Linse angesammelten Kondenswassers.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
den Tank entleeren;
über die Zündkerzenschächte etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand weiterdrehen, damit sich das Öl auf den Innenflächen verteilen kann;
Das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben.
die Batterie abklemmen und ausbauen.
Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Die vorgesehenen Prüfintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Auslesen des Fehlerspeichers mit DDS und Kontrolle Aktualisierung Software-Versionen auf Steuergeräten		●	●	●	●	●	12
Kontrolle des Vorhandenseins eventueller technischer Aktualisierungen und Rückrufkampagnen		●	●	●	●	●	12
Motorölwechsel mit Austausch des Filters		●	●	●	●	●	12
Reinigung des Motorölansaugfilters		●					-
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels				●		●	-
Austausch der Zahnriemen				●		●	60
Austausch der Zündkerzen			●	●	●	●	-
Austausch des Luftfilters				●		●	-

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●	12
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit							36
Verschleißkontrolle der Bremsbeläge und -scheiben. Sie ggf. austauschen		●	●	●	●	●	12
Anzugskontrolle an den Sicherheitskomponenten (Flanschschrauben Bremsscheiben, Schrauben Bremssättel, Radmuttern vorne und hinten, Muttern Ritzel und Kettenblatt Endantrieb)		●	●	●	●	●	12
Kontrolle und Schmierung der Hinterradachse				●		●	-
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		●	●	●	●	●	12
Verschleißkontrolle Endantrieb (Kette, Ritzel und Kettenblatt) und Kettenführungen			●	●	●	●	12
Sichtkontrolle Dichtungselemente Vorderradgabel und Zentralfederbein		●	●	●	●	●	12
Wechsel des Vorderradgabelöls							36
Kontrolle der freien Bewegung und des Anzugs von Seitenständer und mittlerem Ständer (falls vorhanden)		●	●	●	●	●	12
Kontrolle Reibungspunkte, Spielgrößen und Bewegungsfreiheit und Positionierung der Bowdenzüge und freiliegenden Stromkabel		●	●	●	●	●	12
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●	12
Kühlflüssigkeitswechsel							36
Kontrolle der Elektrolüfterfunktion		●	●	●	●	●	12
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●	●	●	●	●	12
Kontrolle der Batterieladung		●	●	●	●	●	12

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Kontrolle Standgas		●	●	●	●	●	12
Funktionskontrolle der elektrischen Sicherheitsvorrichtungen (Sensor Seitenständer, Schalter Vorder- und Hinterradbremse, Motorstopp-Schalter, Sensor Gang/Leerlauf)		●	●	●	●	●	12
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen		●	●	●	●	●	12
Nullsetzung Service-Anzeige über DDS		●	●	●	●	●	12
Straßentest des Motorrads mit Test der Sicherheitsvorrichtungen (z.B. ABS und DTC)		●	●	●	●	●	12
Allgemeine Reinigung		●	●	●	●	●	12
Eintrag der erfolgten Inspektion im Garantieschein		●	●	●	●	●	12

* Die Instandhaltung bei Erreichen der ersten der beiden Fälligkeiten (km/mi oder Monate) vornehmen.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1
	mi x1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen		●

* Die Instandhaltung bei Erreichen der ersten der beiden Fälligkeiten (km/mi oder Monate) vornehmen.

Technische Daten

Maße (mm) (Abb. 85)

Gewichte

Im fahrbereitem Zustand ohne Kraftstoff:
188 kg;

Im fahrbereiten Zustand ohne Füllstoffe und Batterie
169 kg.
Voll beladen:
390 kg.

Achtung

Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

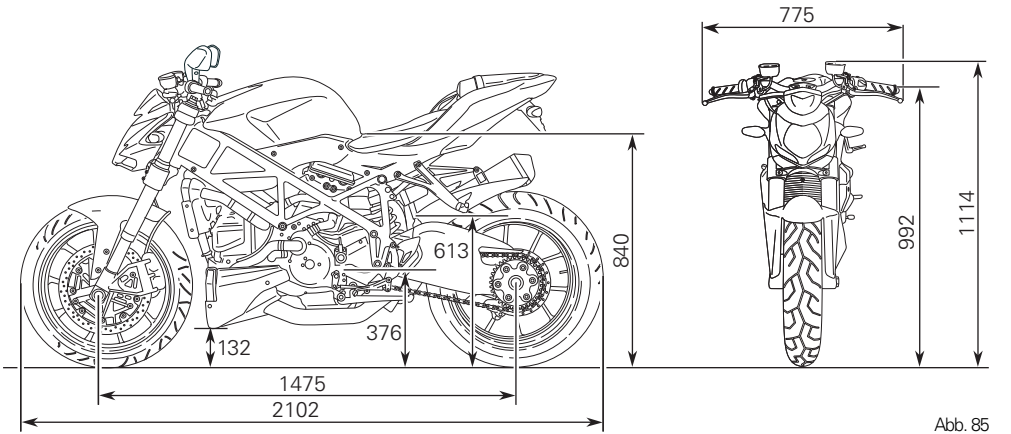


Abb. 85

D

BETRIEBSSTOFFE	TYP	
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 4 dm^3 (Litern)	Bleifreies Benzin mit einer Mindestoktanzahl von wenigstens 95 ROZ. Bei der Version USA bleifreies Benzin mit einer Mindestoktanzahl von 90 (ROZ+MOZ)/2.	16,5 dm^3 (Liter)
Schmiersystem	SHELL - Advance 4T Ultra	3,7 dm^3 (Liter)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	390 cm^3 (pro Holm) Höhe Ölstand
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL - Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser	2,9 dm^3 (Liter)

Wichtig

Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und den Fahrzeugkomponenten führen.

Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor in V-90°-Anordnung
Bohrung mm:
94
Hub, mm:
61,2
Gesamthubraum, cm^3:
849
Verdichtungsverhältnis:
13,2 ± 0,5:1.
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG), kW/PS:
97 kW/132 PS bei 10.000 min^{-1}.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
9,5 kgm/93,5 Nm bei 9.500 min^{-1}
Max. Drehzahlbereich, min^{-1}:
11.300

Wichtig

Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

DESMODROMISCH mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Kipphebel, gesteuert (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 86)

1) Öffnungskipphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Einstellplättchen - oberer Kipphebel;
3) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
4) Rückholfeder - unterer Kipphebel;
5) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
6) Nockenwelle;
7) Ventil.

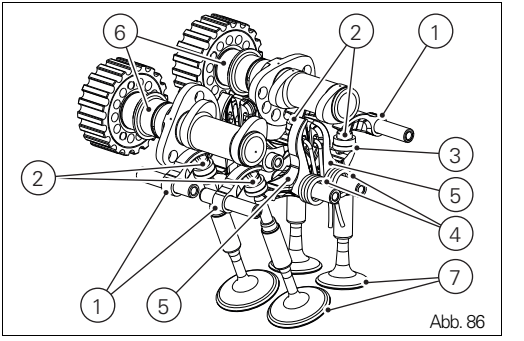


Abb. 86

D

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.

Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen

Fabrikat:
NGK
Typ:
MAR10A-J

Kraftstoffversorgung

Indirekte elektronische MARELLI-Einspritzung.
Drosselklappendurchmesser:
60 mm
Einspritzventile pro Zylinder: 1
Löcher pro Einspritzventil: 12
Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.

Achtung (Version USA)

Eine Mindestoktanzahl von 90 (ROZ+MOZ)/2 verwenden.

Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Bremsen

Vorne

Mit halbschwimmend gelagerter, gelochter Doppelbremsscheibe.
Material - Bremsflanke:
Stahl.
Material - mittlerer Bremsscheibenflansch:
Aluminium.
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Fabrikat - Bremssättel:
BREMBO.
Bremsbeläge:
Toshiba TT 2182 FF
Pumpzylinder:
Ø 18 mm (PR18/19).
Bremssattelzylinder:
Ø 32 mm (P4.32K).
Bremszylinder:
PR18/19.

Hinten

Mit fester Lochbremsscheibe, aus Stahl.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Fabrikat:
BREMBO
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Pumpzylinder:
Ø 11 mm (PS11b).
Bremssattelzylinder:
Ø 34 mm (P34c).
Bremszylinder:
PS11b.

Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Trockenkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerhälfte.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Verhältnis - Motoritzel/Kupplungskranz:
33/61
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Verhältnis - Ritzel am Getriebeabtrieb/Kettenblatt:
15/42
Gesamte Übersetzungsverhältnisse
1. 37/15
2. 30/17
3. 28/20
4. 26/22
5. 24/23
6. 23/24

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
Regina
Typ:
525 ZRPK
Abmessungen:
5/8" x 5/16"
Kettenglieder:
104.

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls das Motorrad an besondere Strecken angepasst werden oder für Rennen vorbereitet werden soll, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen. Sich diesbezüglich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung

Den Austausch des Kettenblatts von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen. da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen
Gitterrohrrahmen aus Stahl ALS450.
Lenkwinkel (pro Seite):
29°
Lenkkopfneigung:
24,5°

Räder
10-Speichen-Leichtmetallfelgen.

Vorne
Abmessungen:
MT 3,50x17".

Hinten
Abmessungen:
MT 5,50x17".

Die Räder verfügen über eine herausziehbare Radachse.

Reifen

Vorne
Radial, Typ „Tubeless".
Maße:
120/70-ZR17

Hinten
Radial, Typ „Tubeless".
Maße:
180/60-ZR17

Radfederungen

Vorne
Öldynamische Upside-Down-Gabel mit außen liegendem Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Standrohrdurchmesser:
43 mm.
Hub auf Holmachse:
127 mm.

Hinten
Mit progressiver Betätigung über Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung.
Das Federbein ist in der Zug- und Druckstufe und in der Federvorspannung verstellbar und an seinem unteren Teil an eine Schwinge aus Leichtmetall angelenkt. Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse.

Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federbeinhub:
62 mm.
Radfederung:
127 mm.

Auspuffanlage

„2 in 1 in 2"-Auspuffanlage in Leichtbauweise mit Katalysator und Lambda-Sonde. 2 Schalldämpfer aus rostfreiem Stahl.

Verfügbare Modellfarben

Rot „Anniversary" Ducati, Art.-Nr. 473.101 (PPG);
Trasparentlack Art.-Nr. 228.880 (PPG);
roter Rahmen und schwarze Felgen.

Fighter Yellow;
Grundierung Fighter Yellow Art.-Nr. 873.T223 (PALINAL);
Basislack Fighter Yellow Art.-Nr. 928.T224 (PALINAL);
Trasparentlack 2K matt Art.-Nr. 923I2105 (PALINAL);
Rahmen in Racing Black und schwarze Felgen.

Black Stealth;
Grundierung 2K Schwarz Art.-Nr. 54M22705 (Akzo Nobel);
Basislack Art.-Nr. 54M22704 (Akzo);
Transparent, Art.-Nr. 55K23020 (Akzo);
Rahmen in Racing Black und schwarze Felgen.

Elektrische Anlage

Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
Scheinwerfer:
Lampentyp: 1 x H4 (12V-60/55W).
Standlicht: MIT LED (13,5V - 6,1W).
Elektrische Steuerungen am Lenker.
Blinker:
vorne: Lampentyp: RY10W(12V-10W) AMBER GELB
hinten: Lampentyp: RY10W(12V-10W) AMBER GELB
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12 V-10 Ah.
LICHTMASCHINE, 12 V-360W
ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER mit 30A-Sicherung am Fernschalter auf der linken Seite des Heckrahmens (12, Abb. 89).
Anlassmotor, 12 V-0,7 kW.
Rück- und Bremslicht:
MIT LED (13,5V-0,3/3,8W).
Kennzeichenbeleuchtung:
Lampentyp: C5W (12-5 W).

Hinweis

Für den Austausch der Glühlampen verweisen wir auf die Angaben im Paragraph „Austausch der Glühlampen" auf Seite 90.

Sicherungen

Zum Schutz der elektrischen Komponenten dienen neun, in den Sicherungskästen angeordnete Sicherungen. 7 Sicherungen sind an die Anlage angeschlossen, 2 Sicherungen als Reserve vorgesehen.
Bezüglich Verwendungszweck und Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.

LEGENDE - SICHERUNGSKASTEN (Abb. 87)		
Pos.	Verbraucher	Wert
1	Key-On	10 A
2	Fan (Lüfterräder)	7,5 A
3	Light (Lichter)	15 A
4	Dashboard (Cockpit)	5 A
5	Injection (Einspritzung)	20 A
6	ECU (Motorsteuergerät)	5 A
7	Spare (Reserve)	20 A
8	Spare (Reserve)	15 A

Der Hauptsicherungskasten (9, Abb. 87) befindet sich unter der Fahrersitzbank (10, Abb. 88). Die Schrauben (11, Abb. 88) für die Befestigung der Fahrersitzbank am Heckrahmen lösen. Die Fahrersitzbank (10, Abb. 88) durch leichtes Heben und Ziehen nach hinten vom Fahrzeug nehmen. Die verwendeten Sicherungen sind nach Abnahme des Schutzdeckels, auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.

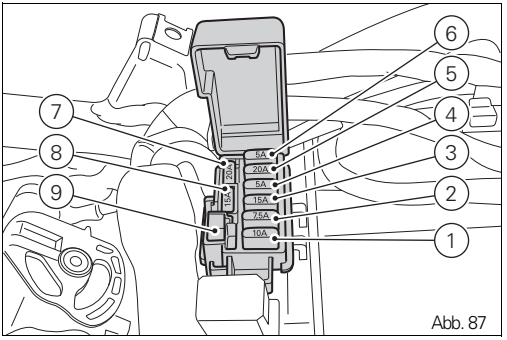


Abb. 87

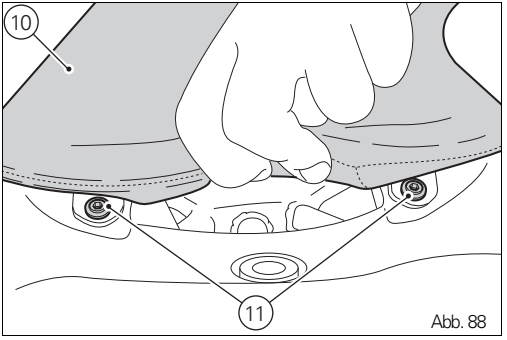


Abb. 88

D

Die Sicherung (12, Abb. 89) schützt den elektronischen Regler.

Wichtig
Für den Zugriff auf die Sicherung (12, Abb. 89) muss man sich an einen Ducati-Vertragshändler oder eine -Vertragswerkstatt wenden.

Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man anhand der Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (13, Abb. 90).

Wichtig
Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf OFF stehenden Zündschlüssel erfolgen.

Achtung
Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

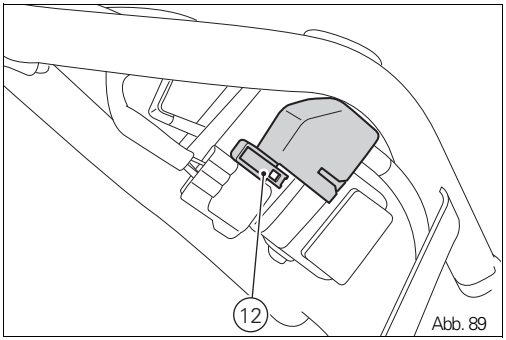


Abb. 89

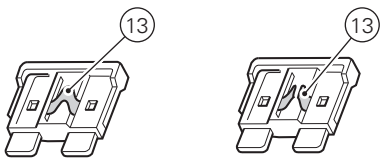


Abb. 90

Verzeichnis der elektrischen Anlage/und des Einspritzsystems

1) Rechter Umschalter
2) Zündschlüsselschalter
3) Linkes Elektrolüfterrad
4) Rechtes Elektrolüfterrad
5) Anlassmotor
6) Fernanlassschalter
7) Batterie
8) Reglersicherung
9) Regler
10) Lichtmaschine
11) Hinterer Blinker, rechts
12) Rücklicht
13) Kennzeichenbeleuchtung
14) Hinterer Blinker, links
15) Tank
16) Steppermotor
17) Einspritzrelais
18) Eigendiagnose
19) Spule - waagrechter Zylinder
20) Spule - senkrechter Zylinder
21) Zündkerze - waagrechter Zylinder
22) Zündkerze - senkrechter Zylinder
23) Einspritzdüse – waagrechter Zylinder 1
24) Einspritzdüse – senkrechter Zylinder 1
25) Drosselklappenpotentiometer
26) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
27) Wassertemperatursensor
28) Hinterer Geschwindigkeitssensor
29) Seitenständer
30) Hupe
31) Leerlaufkontrollschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) ECU
35) Sicherungen
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Linker Umschalter
39) Transponder-Antenne
40) Lufttemperatursensor
41) Zielsensor
42) Cockpit
43) Lichtrelais
44) Vorderer Blinker, links
45) Scheinwerfer
46) Vorderes, rechtes Standlicht
47) Vorderer Blinker, rechts
48) EX-UP-Stellmotor
49) Lüfterräderrelais
50) Vorderes, linkes Standlicht
51) Datenlogger
52) Lambdasonde 1
53) Quick Shift (Vorrüstung)
54) -
55) Lambdasonde 2
56) Zündungsrelais
57) DTC
58) Vorderer Radsensor

Farbkennzeichnung der Kabel

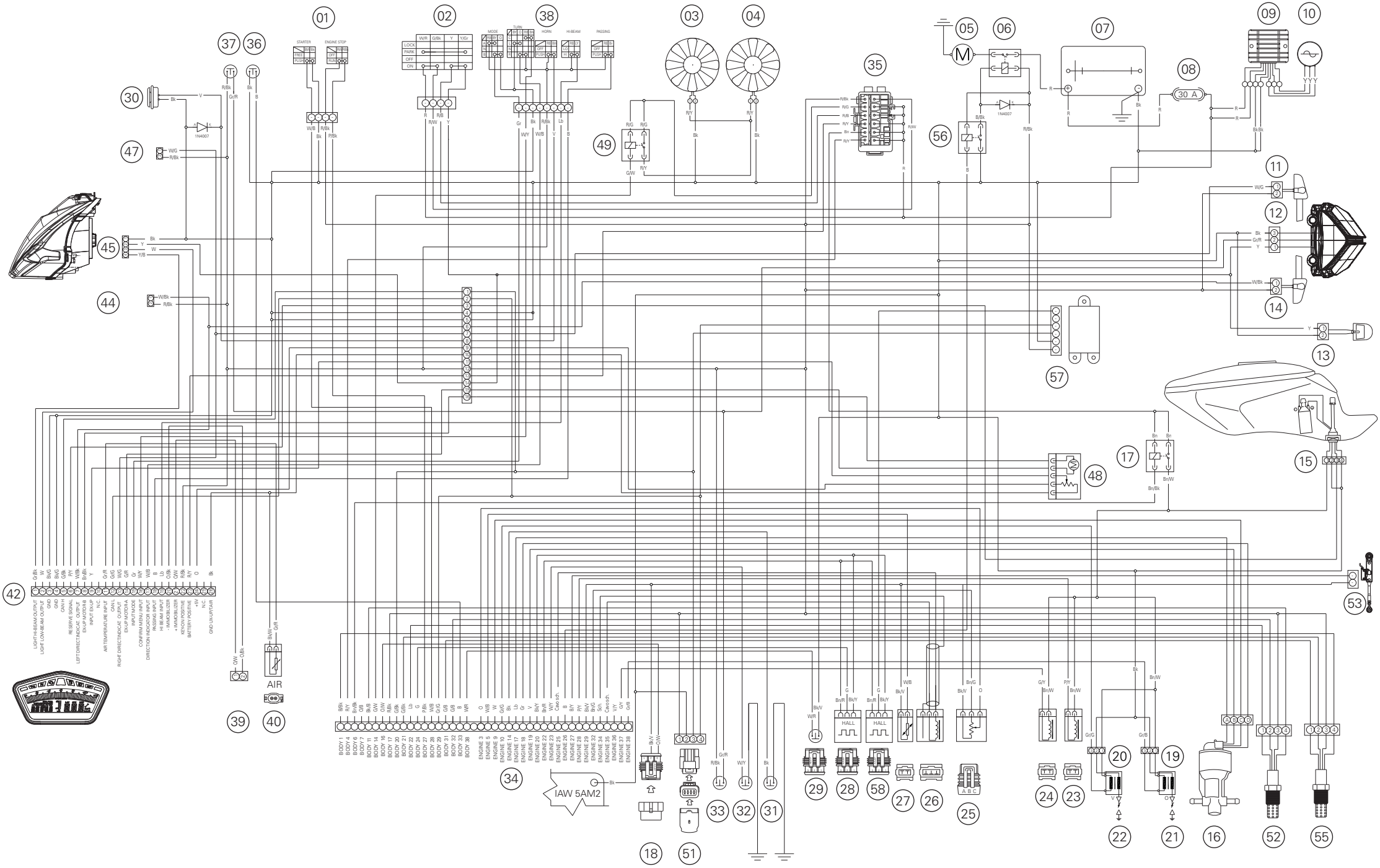
B Blau
W Weiß
V Lila
BK Schwarz
Y Gelb
R Rot
LB Hellblau
GR Grau
G Grün
BN Braun
O Orange
P Rosa

Hinweis

Der Schaltplan der elektrischen Anlage wurde am Ende dieses Hefts eingefügt.

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten

KM	NAME DES DUCATI-SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



STREETFIGHTER 848

Stampato 01/2012 Cod. 913.7.182.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.182.1A